



**VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ**

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

**FAKULTA STAVEBNÍ**

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

**ÚSTAV STAVEBNÍ EKONOMIKY A ŘÍZENÍ**

INSTITUTE OF STRUCTURAL ECONOMICS AND MANAGEMENT

**ZHODNOCENÍ VLIVU VYBRANÉHO INVESTIČNÍHO  
ZÁMĚRU NA ROZVOJ ÚZEMÍ**

EVALUATION OF THE IMPACT OF THE SELECTED INVESTMENT PROJECT ON THE  
DEVELOPMENT OF THE AREA

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

BACHELOR'S THESIS

**AUTOR PRÁCE**

AUTHOR

Jan Laciga

**VEDOUCÍ PRÁCE**

SUPERVISOR

Ing. LUCIE VAŇKOVÁ , Ph.D.

**BRNO 2019**



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

## FAKULTA STAVEBNÍ

<b>Studijní program</b>	B3607 Stavební inženýrství
<b>Typ studijního programu</b>	Bakalářský studijní program s prezenční formou studia
<b>Studijní obor</b>	3607R038 Management stavebnictví
<b>Pracoviště</b>	Ústav stavební ekonomiky a řízení

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

<b>Student</b>	Jan Laciga
<b>Název</b>	Zhodnocení vlivu vybraného investičního záměru na rozvoj území
<b>Vedoucí práce</b>	Ing. Lucie Vaňková, Ph.D.
<b>Datum zadání</b>	30. 11. 2018
<b>Datum odevzdání</b>	24. 5. 2019

V Brně dne 30. 11. 2018

---

doc. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.  
Vedoucí ústavu

---

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.  
Děkan Fakulty stavební VUT

## PODKLADY A LITERATURA

- Korytářová, J.: Ekonomika investic, studijní opora VUT FAST, Brno, 2006
- Korytářová, J., Hromádka, V.: Veřejné stavební investice I, studijní opora VUT FAST, Brno, 2007
- Fotr J., Souček I.: Investiční rozhodování a řízení projektů: Jak připravovat, financovat a hodnotit projekty, řídit jejich riziko a vytvářet portfolio projektů, Grada Publishing a.s., 2010. ISBN 9788024774336
- Scholleová, H.: Investiční controlling, Grada Publishing a.s., 2009. ISBN 9788024729527
- Blažek, J., Uhlíř, D.: Teorie regionálního rozvoje, Univerzita Karlova, Praha, 2002. ISBN 80-246-0384-5

## ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Cílem práce je charakteristika vybrané investice a její vliv na rozvoj území.

1. Investice a její vliv na regionální rozvoj
2. Investiční projekt a jeho rizika
3. Regionální rozvoj, aktéři regionálního rozvoje
4. Charakteristika konkrétní investice
5. Zhodnocení vlivu investice na rozvoj obce

Požadovaným výstupem je analýza vybrané investice v území a zhodnocení vlivu této investice na rozvoj území.

## STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

---

Ing. Lucie Vaňková, Ph.D.  
Vedoucí bakalářské práce

## ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou nedostatku parkovacích stání na území hlavního města Prahy a s tím spojeným investičním záměrem Terminál Zličín.

V teoretické části jsou popsány základní pojmy investic, fáze investičního procesu a metody ohodnocení veřejných investic. Dále jsou řešeny témata regionálního rozvoje a regionální politiky. V praktické části je zpracováno několik analýz současného stavu a vliv připravovaného projektu na rozvoj daného území – a to na projektu Terminál Zličín.

## KLÍČOVÁ SLOVA

Investice, Veřejné investice, Investiční záměr, P+R parkoviště, Rozvoj území, Metropolitní plán

## ABSTRACT

This thesis deals with problematics of insufficiency of parking spots in the area of the city of Prague and related Terminal Zlicin investment plan. In the theoretical part there are described basic concepts, investment process stages and public investment evaluation methods. Furthermore, the topics of regional development and regional policy are covered. In the practical part there are several analyses of current status and the impact of Terminal Zlicin project on the area development processes.

## KEYWORDS

Investment, Public Investment, Investment Plan, P+R Parking, Territorial Development, Metropolitan Plan

## BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Jan Laciga, *Zhodnocení vlivu vybraného investičního záměru na rozvoj území*. Brno, 2019. 66 s., 4 s. příl. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení. Vedoucí práce Ing. Lucie Vaňková, Ph.D.

## PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané bakalářské práce s názvem *Zhodnocení vlivu vybraného investičního záměru na rozvoj území* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 24. 5. 2019

---

Jan Laciga  
autor práce

## PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem *Zhodnocení vlivu vybraného investičního záměru na rozvoj území* zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 24.5. 2019

---

Jan Laciga  
autor práce

## PODĚKOVÁNÍ:

Tímto chci poděkovat paní Ing. Lucii Vaňkové, Ph.D. za odborné vedení, konzultace a cenné rady, za velmi přátelský přístup, trpělivost a vstřícnost při zpracování této bakalářské práce. Děkuji také generálnímu řediteli společnosti Č.R. s.r.o. panu Jiřímu Čechovi za poskytnuté dokumenty, podklady a informace. Velké poděkování patří mé rodině a přátelům, kteří mi byli podporou po celou dobu studia.

## OBSAH

1	ÚVOD .....	10
2	INVESTICE .....	11
2.1	Rozdělení investic .....	12
2.2	Fáze investičního procesu .....	12
2.2.1	Předinvestiční fáze .....	12
2.2.2	Investiční fáze .....	13
2.2.3	Provozní fáze.....	13
2.2.4	Fáze ukončení a likvidace projektu.....	13
2.3	Studie proveditelnosti.....	13
2.3.1	Obvyklý obsah studie proveditelnosti.....	14
3	OHODNOCENÍ VEŘEJNÝCH INVESTIC .....	17
3.1	Metoda CUA – analýza užitečnosti nákladů.....	17
3.2	Metoda CEA – analýza efektivnosti nákladů.....	17
3.3	Metoda CMA – analýza minimalizace nákladů .....	18
3.4	Metoda CBA – analýza nákladů a užitků .....	18
3.4.1	Popis kontextu CBA.....	19
3.4.2	Definice cílů .....	19
3.4.3	Identifikace projektu .....	19
3.4.4	Ekologická udržitelnost a technická proveditelnost.....	19
3.4.5	Finanční analýza.....	20
3.4.6	Ekonomická analýza .....	20
3.4.7	Hodnocení rizik.....	20
4	REGIONÁLNÍ ROZVOJ.....	21
4.1	Regionální politika .....	21
4.2	Regionální rozvoj, modernizace a inovace .....	22
4.2.1	Indikátory modernizace.....	23
4.2.2	Projektový cyklus a regionální disparity.....	23
4.3	Účast veřejné správy na regionálním rozvoji .....	24
4.3.1	Hlavní aktéři v regionálním rozvoji.....	25
4.3.2	Státní správa a její úloha v regionálním rozvoji .....	25
4.3.3	Samospráva a její úloha v regionálním rozvoji.....	25
4.3.4	Obec a její úloha v regionálním rozvoji.....	26
5	NÁSTROJE PRO STANOVENÍ SOUČASNÉ SITUACE V ÚZEMÍ .....	28
5.1	SWOT analýza .....	28



5.2	Metoda logického rámce .....	30
6	INVESTIČNÍ ZÁMĚR – TERMINÁL ZLIČÍN.....	31
6.1	Charakteristika města a oblasti.....	31
6.1.1	Stručný popis území MČ Praha – Zličín .....	32
6.2	Popis hodnoceného projektu .....	32
6.2.1	Historie projektu Terminál Zličín .....	34
6.3	Náklady záměru.....	35
6.4	Možnosti financování záměru .....	37
6.5	Zmapování stávajícího stavu parkování v Praze .....	39
6.5.1	Stav P+R parkovišť v Praze .....	41
6.5.2	Metropolitní plán hl. města Prahy .....	43
6.5.3	SWOT analýza P+R parkovišť v Praze.....	45
7	SYSTÉM P+R PARKOVÁNÍ VE SVĚTĚ .....	46
8	ANALÝZY VÝZNAMNÉ PRO TERMINÁL ZLIČÍN .....	49
8.1	Analýza počtu parkovacích stání na území hl. města Prahy .....	49
8.2	Analýza vývoje počtu obyvatel na území hl. města Prahy a Středočeského kraje .....	50
8.3	Analýza vývoje počtu osobních automobilů a bytové výstavby na území hl. města Prahy a Středočeského kraje .....	52
9	ZHODNOCENÍ VYBRANÉHO INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU NA ROZVOJ ÚZEMÍ .....	55
10	ZÁVĚR .....	58
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	60
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ .....	63
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	65
	SEZNAM TABULEK.....	66

# 1 ÚVOD

Tato bakalářská práce je zaměřena na zhodnocení vlivů investičního záměru dopravního terminálu „Terminál Zličín“ a jeho dopady na rozvoj území. Doprava a s tím spojené parkování je jedním z největších problémů velkých měst. Není tomu jinak ani v hlavním městě Praha. Za nárůst dopravy může především suburbanizace v okrajových částech města a okolí. Tyto okolnosti tak zvyšují počty lidí, kteří do metropole dojíždí za prací, studiem či zábavou. Dopadem je poté zhoršující se kvalita životního prostředí či problémy s parkováním. Jedním z hlavních nástrojů, který by měl špatnou situaci s parkováním v centru řešit, je stavba parkovišť typu P+R (Park and Ride). Ty mají za úkol zastavit automobily hned na začátku města a umožnit cestujícím hladké přestoupení na městskou hromadnou dopravu, díky které se pohodlně dostanou do samotného centra metropole. Benefitem těchto parkovišť je nízká cena za celodenní parkování, což může nalákat řadu řidičů. V mnoha velkých světových městech tento systém funguje již mnoho let. V České republice a obzvláště v Praze funguje také, avšak ne v takové míře, která by byla dostačující.

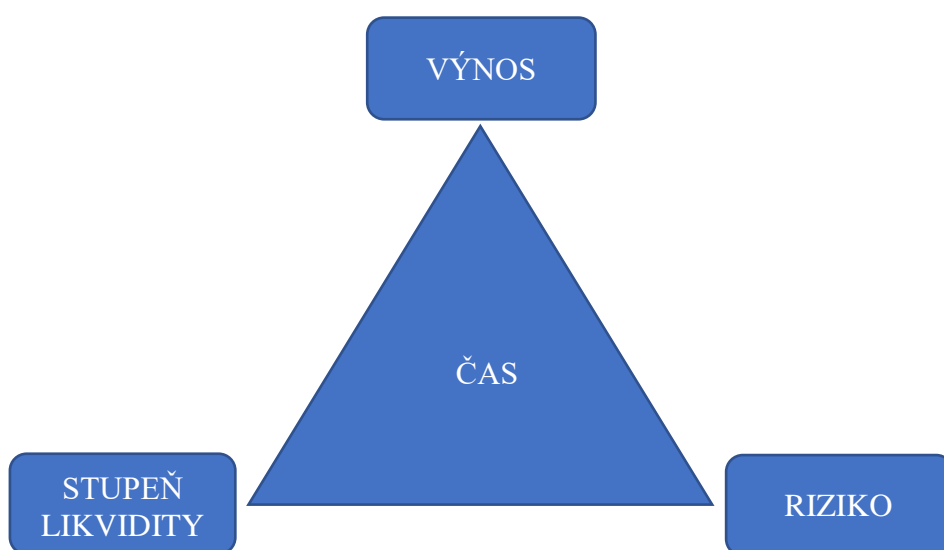
Teoretická část této práce nejprve vysvětlí základní pojmy jako je investice a její rozdělení. Poté budou popsány samotné fáze investičního procesu – tedy předinvestiční fáze, investiční fáze, provozní fáze a následně fáze ukončení a likvidace projektu. Na toto bude navazovat popis obsahu studie proveditelnosti. Ta napomáhá k rychlému rozhodnutí a také k optimálnímu pojetí varianty projektu. Další kapitola popíše metody ohodnocování veřejných investic. Mezi ty budou patřit metody CUA, CEA a CMA. Podrobněji bude rozebrána metoda CBA – analýza nákladů a užitků, která zkoumá efektivnost veřejného projektu v jeho celém životním cyklu. Další část se bude zabývat regionálním rozvojem, ten má za cíl odstraňovat rozdíly mezi jednotlivými regiony. Jednotlivé části se budou věnovat regionální politice, modernizaci a inovaci regionálního rozvoje. Velký prostor bude věnován také tomu, kdo se na regionálním rozvoji a politice podílí a jakou úlohu má daný subjekt v regionálním rozvoji. Ke konci teoretické části dojde k základnímu popisu, co znamená pojem „Park and Ride“ a také k popisu nástrojů, které se používají pro stanovení současné situace v území.

Praktická část bakalářské práce bude věnována investičnímu projektu dopravního terminálu „Terminál Zličín“. Na začátku dojde k základnímu popisu lokality a samotného projektu, a to včetně historie a současného stavu. Poté budou nastíněny náklady záměru a také možné financování. Další část práce se bude zabývat vytvořením několika analýz – a to například analýzou počtu parkovacích stání, analýzou demografického vývoje či analýzou již existujících P+R parkovišť na území Prahy a Středočeského kraje. Část se bude také věnovat posouzením toho, jak systém Park and Ride funguje ve světě. Cílem této práce bude zhodnotit vlivy, které P+R parkoviště zanechávají na svém okolí, a to zvláště na lokalitu Prahy, čímž také přispívají k jejímu rozvoji.

## 2 INVESTICE

*„Aktiva, která nejsou určena pro bezprostřední spotřebu, ale jsou určena pro užití ve výrobě spotřebních statků nebo dalších kapitálových statků.“ [1]*

Jsou to tedy úspory či příjmy, které lze nashromáždit a následně vložit do statků které nám mají v budoucnosti přinášet užitek, jak peněžní, tak nepeněžní. [2]



Obrázek 1: Základní investiční prostor (zdroj: vlastní zpracování dle [3])

Před uskutečněním investice je zjišťováno, jaká je poptávka po námi zvoleném investičním záměru, jaké se předpokládají náklady a výnosy, jak se vyvíjí úroková míra a také jaká odhadujeme rizika.

Investice má tři základní vlastnosti – výnos, riziko, stupeň likvidity.

Výnosem se rozumí veškeré příjmy, které investice produkuje. Počítá se od vložení finančních prostředků až po poslední příjem, který investice vyprodukuje. Stupeň likvidity ukazuje, jakou rychlostí se investice dokáže přeměnit zpět na peněžní prostředky. Bankovní vklady, měny či zlato mají stupeň likvidity nejvyšší, naopak nemovitosti, podnikatelské projekty či nepřenositelné cenné papíry likviditu nejnižší. Riziko nám ukazuje, jak se skutečné výnosy investice odchylují od těch, které jsme plánovali. Úkolem a přáním každého investora je, co nejvíce eliminovat rizika, naopak z výnosu a likvidity dostat maximum. [3]

## 2.1 Rozdělení investic

Investice rozdělujeme do tří skupin:

- Reální investice – Investice, které se zabývají konkrétními předměty nebo činnostmi. Jsou hmatatelné. Patří mezi ně, jak statky movité, tak i nemovité.
- Finanční investice – Forma investice především do cenných papírů. Dochází k transakci majetku mezi lidmi.
- Nehmotné investice – Jedná se hlavně o investice do výzkumu, vzdělání, vědy, reklamy nebo sociálních služeb [3]

## 2.2 Fáze investičního procesu

Jednou ze základních podmínek kvalitního investičního projektu je příprava. Proces přípravy pak rozdělujeme na fáze:

- Předinvestiční fáze
- Investiční fáze
- Provozní fáze
- Fáze ukončení a likvidace projektu [3]

### 2.2.1 Předinvestiční fáze

- Identifikace projektů

Dochází ke sledování a vyhodnocování příležitostí, které se v okolí naskytnou. Získávají se dostupné informace a vytváří portfolia, která by mohla být zajímavá a efektivní pro daný podnik.

- Předběžný výběr

Po identifikaci přecházíme k výběru a rozhodnutí, zda se projektem budeme zabývat, či ne. Výstupem této části může být předběžná technicko-ekonomická studie.

- Technicko-ekonomická studie proveditelnosti (Feasibility Study)

*„Feasibility study by měla poskytnout podklady a informace potřebné pro rozhodnutí a realizaci investičního projektu.“ [2]*

Studii vypracovává tým sestavený z odborníků na dané oblasti. Její součástí jsou informace o projektu, výpočty a hodnocení jednotlivých fází procesu jak finančního, tak technického charakteru, které jsou vypracovány v několika variantách.

*„Feasibility study by měla obsahovat: souhrnný přehled vstupů a výstupů, zdůvodnění a vývoj projektu, kapacitu trhu a produkce, materiálové vstupy, lokalizace prostředí, technický projekt, počet pracovních sil, organizační projekt, časový harmonogram, finanční a ekonomické vyhodnocení projektu.“ [2]*

Výsledná zpráva je používána jako podklad pro instituce, které by se mohli podílet na financování projektu. [2]

### **2.2.2 Investiční fáze**

Jsou to činnosti tvořící náplň realizace projektu od zadání až po samotné zahájení provozu.

*„Základní etapy této fáze zpravidla tvoří: zpracování úvodní projektové dokumentace, zpracování realizační projektové dokumentace, rozhodnutí o zahájení výstavby, realizace výstavby, zkušební provoz a uvedení do provozu.“ [2]*

### **2.2.3 Provozní fáze**

Tato fáze zahrnuje období, ve kterém jsou v investičním projektu produkovány služby či výrobky. Kvalitní předinvestiční přípravný proces velmi významně rozhoduje o kvalitě a úspěšnosti této fáze. Jsou generovány finanční toky, které vyhodnocují efektivnost celého investičního projektu. [2]

### **2.2.4 Fáze ukončení a likvidace projektu**

Závěrečná fáze životnosti projektu. Dochází k zastavení používání a k postupným činnostem ukončení spojených s investicí. Uvádí se prodeje a náklady spojené s likvidací majetku. Likvidační hodnota projektu představuje rozdíl mezi příjmy a výdaji, které představovala likvidace. Tato likvidační hodnota je poté součástí peněžního toku v posledním roce doby životnosti projektu. [2]

## **2.3 Studie proveditelnosti**

U studie proveditelnosti dochází k postupu, který pomáhá k rychlému rozhodnutí a také k optimálnímu pojetí varianty projektu. Princip spočívá v těchto krocích:

- Vypracování předpokládaných cílů projektu
- Stanovení koncepce stavby

- Umístění stavby
- Určení postupu výstavby
- Vypracování koncepčních variant
- Určení metody hodnocení a výběru variant
- Uspořádání a doložení studií [4]

### 2.3.1 Obvyklý obsah studie proveditelnosti

#### a) Souhrnný přehled výsledků studie

V úvodu jsou popsány významné údaje o projektu. Jedná se především o údaje popisující lokalizaci a charakter, např. zda se jedná o novou výstavbu či rekonstrukci, popis cílů projektu, popis dalších koncepčních variant a informace o rizicích, hodnocení studií z oblasti marketingu, definování nároků na lidské zdroje, plán postupu a následné realizace, zhodnocení závěrů z finanční analýzy a konečné celkové ohodnocení.

#### b) Zdůvodnění projektu a postupu prací

Tato část popisuje a zdůvodňuje aspekty, díky kterým je projekt navržen a bude dále navrhován. Obsahuje informace o tom, jaká jednání, práce a průzkumy již byly provedeny. Podává podklady k zabezpečení dalšího řízení realizace a přípravy projektu na úrovni investora.

#### c) Závěry marketingové studie

Většinou příloha u studie proveditelnosti. Obsah se zabývá především charakteristikou zákazníků, na které je investiční záměr cílen, konkurencí, která se zabývá stejnou či podobnou věcí, a také tím, jak bude projekt vystupovat na trhu po samotné realizaci.

#### d) Materiálové vstupy

Jedná se o řešení materiálových vstupů, se kterými souvisí přidané práce, ale také o specifikování procesu výstavby. Specifikuje se tedy hlavně vztah mezi materiálem, který nám vstupuje a přidanou prací. Řeší se používání těžených surovin, spotřeba vody, energií a dalších surovin a polotovarů, možnosti jejich náhrad či omezení z důvodu ochrany přírodních zdrojů. Popisují se další významné vstupy, které jsou neobvyklé či něčím odlišné.

e) Lokalizace prostředí

Tato část definuje prostředí a další vnější souvislosti spojené se stavbou. Obsahem jsou informace o pozemcích a lokalitě, různých podmínkách v daném místě, dopravním a komunikačním systému, technických, ekologických a architektonických souvislostech, výsledcích průzkumů, které řeší vnější souvislosti stavby, nebo také informace, které se vymezují k současně realizovaným projektům.

f) Technické řešení a způsob užívání

V této části dochází k určení vnitřních souvislostí stavby, které jsou pro užívání a výstavbu významné. Obsahem jsou informace o předmětu (procesu), důvod, proč je realizován, a popis jeho parametrů a výstupů. Dále jsou obsahem údaje o rozdělení stavby do stavebních a provozních celků a souborů, údaje o procesu řízení a také seznámení se zásadami a pravidly pro užívání stavby.

g) Organizační řešení projektu

Tato část se týká se jak realizace, tak užívání projektu. Běžně obsahuje pravidla pro dokončení přípravy projektu a pro další realizaci, údaje o managementu, který se podílí na přípravě projektu, informačním systému, strukturu systému řízení a jeho následnou vazbu na technologické řízení a v neposlední řadě také údaje o informačních technologiích, které budou použity.

h) Účast lidského činitele

Tento díl studie se znovu týká další přípravou a realizací díla, ale také jeho běžným užíváním. Obsahuje popis nároků, které jsou kladeny na personál stavebníka, jak z pohledu kvalifikace, tak také z pohledu počtu. Pokud je předpokládán zkušební provoz, zabývá se také popisem nároků na personál uživatele a následně také nároky na personál při užívání.

i) Postup, podmínky, časový plán a rozpočet pro realizaci

Jedná se o plán dokončení přípravy projektu a jeho následné realizace. Tato část tedy obsahuje strukturní plán projektu, časový plán realizace, kapacitní plán prostředků a zdrojů, plán organizace prací na staveništi v předběžném znění a také předběžný rozpočet pořizovacích nákladů.

j) Finanční analýza projektu

Obsahem finanční analýzy projektu jsou běžně finanční ukazatele, dynamické parametry, statické parametry, analýzy rizik, analýzy likvidity a analýzy struktury kapitálu. [4]



### 3 OHODNOCENÍ VEŘEJNÝCH INVESTIC

Ve veřejném sektoru dochází u výběru investic k použití několika metod, díky kterým lze dojít ke správné optimalizaci vybrané varianty či projektu. Jedná se především o nákladově výstupové metody.

- Analýza užitečnosti nákladů (Cost Utility Analyses, CUA)
- Analýza efektivnosti nákladů (Cost Effectiveness Analyses, CEA)
- Analýza minimalizace nákladů (Cost Minimising Analyses, CMA)
- Analýza nákladů a užitků (Cost Benefit Analyses, CBA) [5]

#### 3.1 Metoda CUA – analýza užitečnosti nákladů

Hodnotí na základě matematických postupů a výstupů, jak užitečný daný projekt je. Míra uspokojení uživatelů projektu znázorňuje, jak velkou užitečnost vyjadřuje. Výstupy se vyjadřují za pomoci jak peněžních, tak technických jednotek.

$$E = \frac{U}{IC} \quad (1)$$

E ... efektivnost projektu

U ... užitečnost projektu

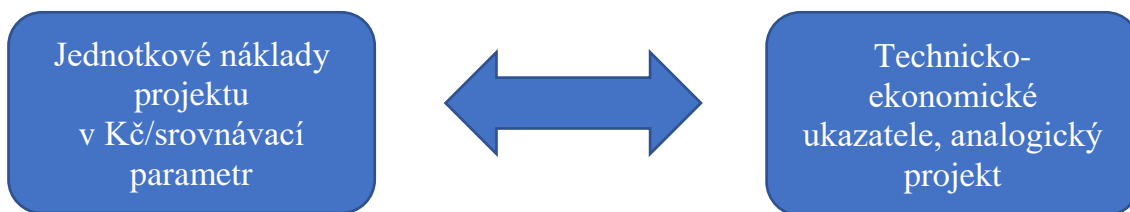
IC ... investiční náklady projektu

K vyhodnocení projektu a jeho užitečnosti lze použít také metody analýzy hodnotové:

- Kvantitativní metody (exaktní)
- Kvalitativní metody (heuristické)
- Subjektivní metody [5]

#### 3.2 Metoda CEA – analýza efektivnosti nákladů

Tato metoda se zabývá otázkou, jak co nejlevněji dojít k předem stanovenému cíli, aniž bychom snížili požadované parametry kvality, a také tím, jak dospět k zvýšení výstupu s již dopředu danými náklady. Nástrojem pro rozhodování jsou jednotkové projektové náklady. Ty se porovnávají s projekty, které vykazují totožné ekonomické a technické ukazatele nebo výstupy v řešeném oboru. Ke stanovení užitků může dojít i za pomoci jednotek naturálních jako například počty uživatelů. [5]



Obrázek 2: Princip metody CEA (zdroj: vlastní zpracování dle [5])

### 3.3 Metoda CMA – analýza minimalizace nákladů

U této metody se bere ohled jen na nákladové hledisko. Nejčastěji se používá ukazatel LCC – Náklady životního cyklu (Life Cycle Cost), který připomíná ukazatel ekonomické efektivity čistou současnou hodnotou (NPV)

$$LCC = PV + IC \quad (2)$$

LCC... náklady životního cyklu

IC...

investiční náklad

PV...

současná hodnota budoucích nákladů

Lze také využít vztah:

$$LCC = \sum_{n=0}^T \frac{C_n}{(1+r)^n} \quad (3)$$

T... délka hodnoceného období

n... rok, ve kterém probíhá náklad (provozní, investiční, či likvidační)

r... diskontní sazba [5]

### 3.4 Metoda CBA – analýza nákladů a užitků

*„Analýza nákladů a užitků (CBA) zkoumá efektivnost veřejného projektu v průběhu jeho celého životního cyklu (hodnoceného/referenčního období) se zohledněním peněžně oceněných celospolečenských dopadů projektu.“ [6]*

### **3.4.1 Popis kontextu CBA**

V případě, že je projekt hodnocen pomocí metody CBA, je cílem popsat ekonomický, sociální, institucionální a politický kontext, ve kterém bude projekt realizován. Nutností je uvést:

- Socioekonomické podmínky regionu
- Institucionální a politické aspekty
- Poskytování služeb a nynější vybavenost infrastrukturou
- Statistiky a informace pro lepší popis kontextu
- Očekávání a chápání obyvatel s ohledem na poskytovanou službu [6]

### **3.4.2 Definice cílů**

Dochází k vyhodnocení potřeb a následné definici potřeby projektu. V případě, že je to možné, se cíle kvantifikují pomocí indikátorů, které se dají měřit ve všech fázích životního cyklu projektu. Týkat se mohou například zlepšením dostupnosti služeb nebo vylepšením infrastruktury. [6]

### **3.4.3 Identifikace projektu**

Základem je identifikovat uživatele, kteří budou mít přímý prospěch z projektu. K tomu, aby bylo možné určit peněžní toky do budoucna, je nutností tento přímý prospěch kvantifikovat. Je také potřeba popsat všechny subjekty, které projekt ovlivní, a to jak soukromé, tak veřejné. Běžně totiž nemají veřejné projekty dopad pouze na uživatele a poskytovatele, ale také na širší okolí stavby. Podnikatelské subjekty a další, kteří jsou ovlivnění jak kladně, tak i záporně, se považují za beneficienty. Ty můžeme rozdělit do skupin na domácnosti, municipální subjekty, stát, podniky a ostatní organizace. [6]

### **3.4.4 Ekologická udržitelnost a technická proveditelnost**

K vypracování této části je zapotřebí poskytnout informace o:

- Analýze možností
- Analýze poptávky
- Odhadech nákladů
- Harmonogramu realizace
- Technickém řešení
- Změně klimatu a otázkách životního prostředí [6]

### **3.4.5 Finanční analýza**

Tato analýza je založena na určení finančních „cash flow“ projektu. U veřejných stavebních projektů jsou zohledňovány pouze peněžní příjmy a výdaje, ne výnosy a náklady. Modelovány jsou pouze peněžní toky pro požadované hodnocené období, což je období, které by mělo odpovídat době ekonomické životnosti projektu. V praxi se tak období volí dle odvětví a praxe. Doporučuje se uvažovat s minimální hranicí hodnoceného období. Jako poslední krok se na konci hodnoceného období stanovuje zůstatková hodnota investice. [6]

### **3.4.6 Ekonomická analýza**

Cílem ekonomické analýzy je posoudit, jak přispěl daný projekt k přeměně úrovně blahobytu na daném území, a tak celospolečenských efektů. Principem tohoto hodnocení je stanovení ekonomických peněžních toků a následné umístění těchto toků na časovou osu hodnoceného období.

Do ekonomické analýzy vstupují tyto peněžní toky:

- Celospolečenské přínosy/ ztráty
- Investiční náklady – ekonomické
- Provozní výdaje
- Provozní příjmy – ekonomické
- Zůstatková hodnota [6]

### **3.4.7 Hodnocení rizik**

Závěrečná kapitola se zabývá hodnocením rizik, ke kterým může dojít. Do tohoto hodnocení patří kvantitativní analýza rizik, která používá statistické, pravděpodobnostní a přímé výpočty. Dále pak kvalitativní analýza rizik, která používá zařazení do určité stupnice, popis a subjektivní kvalifikaci odhadem. Využívá se také citlivostní analýza. [6]

## 4 REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Cílem regionálního rozvoje je odstraňování rozdílů mezi jednotlivými regiony, jak v ekonomické, tak sociální oblasti. Pomoc při odstraňování těchto rozdílů se tedy stala úkolem pro regionální politiku. [7]

### 4.1 Regionální politika

Úkolem je „snižování hospodářských a sociálních rozdílů mezi různými oblastmi země o podporu hospodářského a sociálního rozvoje regionů – a to s důrazem na aktivování jejich nedostatečně využívaného hospodářského a sociálního potenciálu“. [7]

Priority politiky hospodářské a sociální soudržnosti:

- Infrastruktura a životní prostředí
- Rozvoj lidských zdrojů
- Podpora podnikání

Za pomoci regionální politiky se snaží stát dosáhnout několika cílů:

- Hospodářský růst
  - celkové domácí navýšení výstupu hospodářství, které se měří jako roční přírůstek k hrubému národnímu produktu
  - tento růst vytváří zdroje materiální, ty jsou poté k dispozici obyvatelům
- Zvyšování kvality života
  - do této kvality nezařazujeme pouze úroveň zaměstnanosti nebo úroveň příjmů, ale i ochranu občanů, zdravotní péči, vzdělání, životní prostředí, volnočasové aktivity, rodinné záležitosti
- Rozvoj sociální soudržnosti
  - snaží se udržovat sounáležitost mezi sociálními skupinami, díky tomu je dosahováno rovnosti mezi obyvatelstvem, dochází k rozdělování příjmů, které jsou ekonomicky motivující a považují se za spravedlivé, roste tak také stabilita jak sociální, tak politická

Dle EU je regionální politika postavena na:

- Politice solidarity
  - snaží se pomáhat regionům jejichž vývoj zaostává za ostatními, nebo je tak alespoň chápán, dožaduje se zmírnění nerovností

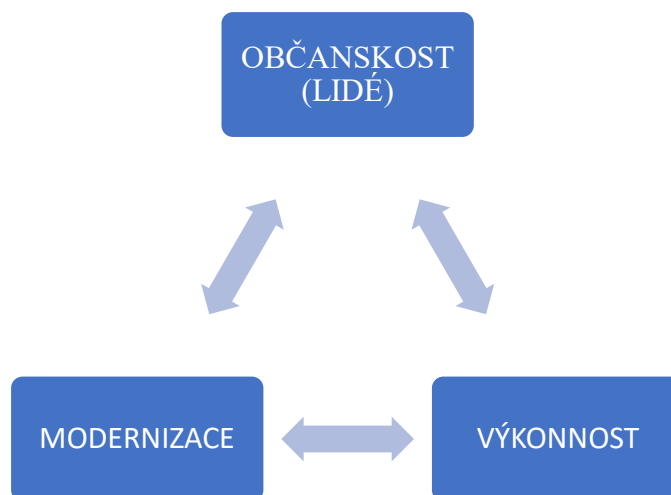
- podporuje oblasti venkova kde je na ústupu zemědělská činnost, zabývá se přestavbou průmyslových oblastí, či regenerací čtvrtí velkých evropských měst
- Politice pro lidi
  - hlavní pozornost je zaměřena na lidi a jejich život
  - snaží se pomáhat nacházet lidem práci, zlepšovat jejich život ať už v jejich zemi či obci [8]

## 4.2 Regionální rozvoj, modernizace a inovace

Za východisko, které je bráno jako základ regionálního rozvoje se považuje modernizační strategie. Strategii lze brát jako soutěž, avšak také jako plán, podle kterého se lze chovat v delším časovém úseku a hájit v něm své zájmy. Pod pojmem modernizace si jde představit inovace, které umožňují lépe zvládat a řešit problémy.

Snažíme se tak vytvořit tradici „společenského zacházení s technickými a ekonomickými změnami a inovacemi“ [8]

Kromě dvou základních východisek, modernizace a výkonnost, které ovlivňují rozvoj, jsou lidé a s tím také s nimi spojená občanskost života v regionu. Proto se díky výzkumům došlo k poznatkům, které potvrzují, že faktorem, který je základní v regionálním rozvoji naší společnosti, jsou lidské zdroje, které poté následuje infrastruktura a služby. [8]



Obrázek 3: Tři faktory ovlivňující regionální rozvoj (zdroj: vlastní zpracování dle [8])

#### 4.2.1 Indikátory modernizace

K tomu abychom zjistili, jak a jestli vůbec nám uskutečněné projekty přispěly k modernizaci, a tak k samotnému rozvoji v regionu, stanovujeme si určité empiricky měřitelné indikátory.

Mezi základní obecné indikátory řadíme:

- Modernizační index
  - index, který zahrnuje položky technologické, materiální a sociálně-ekonomické povahy
  - je zpracováván na celé státy, může však být zpracován i pro jednotlivé regiony
- Index lidského rozvoje
  - měří všeobecně dosažený pokrok v zemi, a to v délce života, vědění ve smyslu dosaženého vzdělání a příslušné životní úrovně

Konkrétní indikátory modernizace regionů

- Demografie
- Situace v oblasti ekologie
- Hrubý domácí produkt
- Produktivita práce a reálné mzdy
- Ekonomická aktivita (zaměstnanost), sektorová a odvětvová struktura a počet manuálních a nemanuálních pracovníků
- Výstavba bytů
- Kriminalita
- Vzdělání
- Telekomunikace
- Komputerizace
- Výzkum a vývoj [8]

#### 4.2.2 Projektový cyklus a regionální disparity

Disparita – význam slova disparita můžeme chápat jako odlišnost nebo rozdíl, který se týká sociálních a ekonomických záležitostí. Regionální disparita se poté zabývá nepoměrem sociálním a ekonomickým, který je mezi regiony.

Zásadním krokem k tomu, abychom mohli začít zdůvodňovat intervence, které se provádí v různých projektech, je potřeba nejprve jasně určit disparity a ukázat v čem je díky nim bráněno rozvoji, nebo v čem nás dané disparity vedou k problémům. Díky tomu můžeme poté v projektech popsat stavy disparit a v základních dokumentech projektu popsat

a zdůvodnit proč je námi zvolený projekt dobrý a důležitý, v čem napomáhá v dané oblasti a jaký se bude předpokládat jeho přínos.

Řešení problému disparit tak vstupuje do projektového cyklu hned na začátku v identifikační části a pak také na jeho konci, kde hodnotíme výsledek, kterého se nám dokázalo docílit. V dalších částech projektového cyklu dochází k řešení nerovností také, avšak nepřímo. [8]



Obrázek 4: Schéma projektového cyklu (zdroj: vlastní zpracování dle [8])

K rozdílům (disparitám), které mezi regiony existují, patří několik faktorů, které na ně mohou mít vliv, např.:

- Administrativní
- Historické
- Geograficko-klimaticko-geologické
- Životní prostředí
- Ekonomické
- Infrastrukturální
- Politické
- Demografické
- Sociálně-kulturní [8]

### 4.3 Účast veřejné správy na regionálním rozvoji

Veřejná správa hraje klíčovou roli v procesu, kdy dochází k uplatňování principu udržitelného rozvoje. Má za úkol správu věcí veřejných, a tak může ze své pozice tento proces uplatňování principu udržitelného rozvoje ovlivňovat. Pod názvem veřejná správa se dá rozumět instituce, jako např. úřad či organizace, která vykonává veřejnou správu, nebo jistý druh spravování (činnosti). [9]



#### 4.3.1 Hlavní aktéři v regionálním rozvoji

V České republice patří mezi aktéry regionálního rozvoje na jednotlivých úrovních tyto složky:

- „Zákonodárné složky státu (*Poslanecká sněmovna a senát*)
- Výkonné složky státu (*vláda, ústřední správní úřady a jimi řízené organizace*)
- Orgány samosprávy (*na krajské a obecní úrovni*)
- Poradní a koordinační orgány (*Národní programový a monitorovací výbor, Rady pro koordinaci regionálního rozvoje, Regionální řídicí a monitorovací výbory*)
- Rozvojové agentury s celostátní či regionální působností (*např. Agentura pro rozvoj podnikání, CzechInvest, CzechTrade, Česká centrála cestovního ruchu, jednotlivé regionální rozvojové agentury*)
- Hospodářské a agrární komory, zájmová sdružení, zaměstnanecké a zaměstnavatelské organizace, agentury
- Instituce veřejného sektoru (*školy, zdravotní a sociální zařízení, kulturní instituce aj.*), nestátní neziskové organizace
- Subjekty soukromého sektoru“ [9]

#### 4.3.2 Státní správa a její úloha v regionálním rozvoji

Její úlohou je výkonná a koncepční funkce výkonných a zákonodárných státních složek, které se pohybují v oblasti regionální politiky. Další úlohou je také podporování rozvoje v regionech včetně zajištění prostředků ze státního rozpočtu a odpovídajících legislativních opatření. Státní podpora si v regionálním rozvoji dává za cíl zvyšování environmentálního a socioekonomického potenciálu regionů, s tím spojené snížení rozdílů mezi regiony, vyvážený rozvoj a zvětšení konkurenceschopnosti. Úkolem státu je tedy zejména:

- Identifikace a analýza regionálních disparit
- Zaměření podpory a stanovení rozsahu státu ve sféře státních programů, které podporují regionální rozvoj v rámci regionálních disparit a jejich odstraňování
- Ustanovit problémové regiony, u kterých je potřeba podpory z úrovně státu
- Produkovat plán regionální politiky státu [9]

#### 4.3.3 Samospráva a její úloha v regionálním rozvoji

Na krajské úrovni je úlohou výkonná a koncepční aktivita samosprávných orgánů v krajích v oblasti regionálního rozvoje. Tyto orgány spolupracují s úřady státní správy a tvoří souhru se zájmy obcí ve věcech spojených s regionálním rozvojem. Jsou tak

základním stavebním prvkem při realizaci a tvorbě regionálního rozvoje v ČR. Kraje mají za úkol zejména:

- „*Koordinovat rozvoj územního obvodu kraje a rozvíjet odvětví v jejich samotné působnosti*
- *Koncipovat vnitřní rozvojové politiky krajů, zpracovávat a implementovat rozvojové programy*
- *Stanovit rozvojové priority regionu, ovlivňovat vývoj regionálních disparit v rámci kraje a také dbát o hospodářskou a krajinou pestrost území“ [9]*

#### **4.3.4 Obec a její úloha v regionálním rozvoji**

Každá obec by měla chránit svůj veřejný záměr – mělo by tak docházet k aktivitám, které se starají o ekonomickou stabilitu, o rozvoj území, zabezpečení potřeb svých občanů a o hospodárnost obce. Měla by se tak starat o zkvalitnění života svých občanů. Obec spolupracuje s krajem, ve kterém je součástí, a ve kterém spolupracuje na přípravě rozvojového plánu. Podporuje také aktivity podnikatelů, které jsou zapotřebí při regionálním rozvoji a může s dalšími obcemi a různými právníckými osobami shromažďovat prostředky pro rozvojové programy a jejich zajištění. Od roku 2004, kdy vstoupila Česká republika do Evropské unie, mají občané, státní organizace, podnikatelské subjekty, neziskové organizace a mnoho dalších institucí, možnost čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie na určené operační programy. Tyto prostředky se mohou čerpat prostřednictvím Státního fondu životního prostředí ČR, Ministerstva zemědělství ČR, Státního zemědělského intervenčního fondu ČR, nebo také prostřednictvím Regionální rady. Každý fond obsahuje programy (oblasti) podpory na dané období. Do těchto programů se může potencionální žadatel se svou žádostí o dotaci přihlásit. Aby byla žádost o dotaci úspěšná, je potřeba předložit projekt, který disponuje určitými kritérii a podmínkami k tomu, aby byla žádost o dotaci přijata. Jedním z kritérií projektu je schválený a zpracovaný Strategický plán rozvoje obce. Ten představuje plán rozvoje obce spolu s dalšími směry rozvoje, kterými se bude v budoucnu zabývat. [9]

Jeden z hlavních problémů, který řeší obce, je problematika dopravní infrastruktury. S tím souvisí i parkoviště a odstavné plochy pro automobily. Jednou z možností, jak řešit tuto problematiku v obcích, je výstavba P+R parkovišť.

#### **Parkoviště typu P+R**

Parkoviště typu P+R umožňují kombinování dopravy osobním automobilem mimo centrum města a v jeho širším okolí, s využitím městské hromadné dopravy jako je metro, tramvaj, trolejbus, autobus nebo vlak do samotného městského centra. Předpokládá se však, že již existuje síť záchytných odstavných parkovišť s dostatečnou kapacitou v blízkosti nástupišť městské hromadné dopravy. Hlavním cílem P+R parkovišť je

především omezení a snížení vjezdu automobilů do hlavních centrálních částí města, snížit ekologické důsledky jako hluk či výfukové plyny, a také vyřešit parkování v centru města, hlavně s ohledem na rezidenty. Výhodu ocení také samotní řidiči osobních automobilů, kteří pocítí hlavně úsporu času při cestování do centra, a také větší bezpečí při parkování. Velkým plus je také možnost rezervace parkovacích stání přes internet.

Úspěšná funkce systému má základní podmínky:

- Zkvalitnění a zvýhodnění městské hromadné dopravy
- Zrychlení přepravního času pomocí městské hromadné dopravy oproti dopravě individuální
- Vytvoření tarifu za parkování a jízdné v rámci integrovaného dopravního systému, a jeho zvýhodnění [10]

### **Efekty P+R parkovišť**

Efekty P+R parkovišť mohou být jak pozitivní, tak negativní. Mezi ty kladné se řadí například pozitivní enviromentální efekty na centra měst. Velké množství lidí má však spojeny projekty P+R s ekonomickými ztrátami, ke kterým dochází díky menším počtům automobilů mířícím do centra města. Převládá však názor, že parkoviště typu P+R jsou nejlepším řešením, které vede ke snížení množství automobilů přijíždějícím do centra města.

Dalším kladným efektem odstranění automobilů z pozemků v centru města může být následné využití těchto ploch, například k výstavbě bytových či obchodních domů. Uživatelé P+R parkovišť oceňují také cestování bez stresu, nemusí dlouze hledat místo pro zaparkování a nemusí se tak bát o svůj vůz ani čas. Jsou sice vázáni na městskou hromadnou dopravu, avšak většinu cesty stráví ve svém voze.

Negativně však může působit stavba těchto, většinou velkokapacitních, parkovišť na krajinu, ať už z hlediska architektonického nebo z důvodu narušení orné půdy která by mohla být využita k zemědělským účelům. [11]

## 5 NÁSTROJE PRO STANOVENÍ SOUČASNÉ SITUACE V ÚZEMÍ

Ještě před tím, než se při regionálním rozvoji začne uvažovat o novém veřejném projektu, dochází k vypracování základních analytických dokumentů. Těmi jsou především SWOT analýza, která tvoří komplexní analýzu, a poté metoda logického rámce, která se zabývá rozborem již konkrétního projektu.

### 5.1 SWOT analýza

Jde o komplexní analýzu, která se zabývá jak současnou, tak budoucí situací, snaží se určit směr rozvoje a také nalézt prostředky, které napomůžou ke stanovení předem určeného cíle. Používá se u investičních projektů, při analýze regionů, či v oblasti podnikové ekonomiky.

Samotná zkratka SWOT je složena z anglických slov:

- Strengths – silné stránky
- Weaknesses – slabé stránky
- Opportunities – příležitosti
- Threats – hrozby

SWOT analýza je dělena do dvou fází:

1. Externí analýza (vnějšího prostředí)
  - popisuje příležitosti, jako jsou např. trendy či pozitivní situace, ale také popisuje hrozby, kterými mohou být např. politická rozhodnutí, omezení výroby, konkurence, migrace obyvatelstva atd.
2. Interní analýza (vnitřního prostředí)
  - monitoruje silné stránky projektu, ať už jsou to výhody, které vzniknou díky projektu, okolní prostředí, vnitřní zdroje či dovednosti, a také slabé stránky, které mohou vzniknout nedostatky či omezeními.

Průběh SWOT analýzy může vypadat takto:

- Selektce interních strategických faktorů
  - dochází k průzkumu klíčových aspektů pro nastávající záměr v případě, že mají tyto aspekty zásadní dopad na budoucí hodnocení, zařadí se mezi vnitřní strategické faktory.

- **Evaluace interních strategických faktorů**  
- zde dochází ke srovnání současné a minulé úrovně či výkonnosti strategických faktorů. Tyto strategické faktory mohou mít, jak pozitivní, tak negativní vývoj nebo může dojít k vytvoření příznivých i nepříznivých situací.
- **Posouzení slabých a silných stránek projektu**  
- u tohoto posouzení dochází k přímému porovnání se zdroji ve vnějším prostředí, jako např. organizace, konkurenční firmy, jiná města atd., a také k porovnání s obecnými nároky na úspěšný vývoj infrastruktury, regionu a lidských zdrojů.
- **Tvorba interního profilu**  
- vytvoření seznamu podstatných silných a slabých stránek a také uskutečnění interní analýzy jako data pro proces formulování strategie. [5]

Tabulka 1: Ilustrace matice SWOT analýzy

	POMOCNÉ dosažení cíle	ŠKODLIVÉ dosažení cíle
VNITŘNÍ PŮVOD	SILNÉ STRÁNKY STRENGTHS	SLABÉ STRÁNKY WEAKNESSES
VNĚJŠÍ PŮVOD	PŘÍLEŽITOSTI OPPORTUNITIES	HROZBY THREATS

(zdroj: vlastní zpracování dle: [12] )

## 5.2 Metoda logického rámce

U této metody dochází k testování připravovaného projektu, a to jak z hlediska proveditelnosti a trvalé udržitelnosti, tak z hlediska přiměřenosti a vhodnosti projektu. Účelem projektu je změna, kterou má daný projekt dosáhnout. Ten, kdo projekt realizuje, nenese odpovědnost za to, zda projekt dokáže změnu vykonat, ale pomocí jednotlivých vstupů se o to snaží.

Tabulka 2: Logický rámec – obecné schéma

Intervenční logika (strom cílů)	Objektivně ověřitelné ukazatele	Zdroje informací k ověření	Vnější předpoklady/rizika
Hlavní cíl (důvod realizace Spec. Cíl dané priority)	Měřitelné indikátory (počet, délka, obsah) na úrovni hl. cíle	Kde se dají získat informace pro ověření ukazatelů	
Účel projektu (změna, kterou chceme dosáhnout)	Měřitelné indikátory (počet, délka, obsah) na úrovni účelu	Kde se dají získat informace pro ověření ukazatelů	Nezbytné vnější podmínky pro dosažení hlavního cíle – mimo odpovědnost řešitelů projektu
Výstupy projektu (konkrétní výstupy)	Měřitelné indikátory (počet, délka, obsah) na úrovni výstupů	Kde se dají získat informace pro ověření ukazatelů	Předpoklady a rizika na úrovni výstupů
Aktivita projektu (klíčové aktivity, které musí být provedeny)	Měřitelné vstupy nezbytné pro zabezpečení aktivit (finanční zdroje, dokumentace, materiál, energie,...)	Časový rámec aktivit (časový údaj, kdy bude daná aktivita realizována)	Předpoklady a rizika na úrovni vstupů
			Vnější i vnitřní předběžné podmínky (vyhlášení programu, stavební povolení atd.)

(zdroj: vlastní zpracování dle [5] )

## 6 INVESTIČNÍ ZÁMĚR – TERMINÁL ZLIČÍN

Praktická část práce se zabývá zhodnocením investičního záměru Terminál Zličín a jeho vlivem na rozvoj území. Tento investiční záměr se odvíjí od problému velkých měst, která jsou zahlcena dopravou a nejsou vybavena dostatečným počtem parkovacích míst.

### 6.1 Charakteristika města a oblasti

Město Praha je s necelým 1,3 mil. obyvatel hlavním městem české republiky a současně 15. největším městem Evropské unie. Rozkládá se na ploše 496 km<sup>2</sup> a zastává úlohu centra politického dění, vzdělání, mezinárodních vztahů, ekonomiky a kultury.

Městská část Praha-Zličín se nachází na severozápadním okraji města a patří do obvodu Praha 5. Původně je tato část města tvořena ze dvou samostatných obcí – Zličína a Sobína, ty byly v roce 1974 vyjmuty z okresu Praha-západ a připojeny k území hlavního města Prahy. Pražští obyvatelé znají lokalitu Zličín především kvůli velkému množství nákupních center a také zásluhou depa a stanice metra. Díky tomu a také blízkosti důležité dopravní tepny je oblast silně zasažena dopravou a s tím spojenými problémy. K velkému rozvoji Zličína došlo až v posledním století, a to díky své poloze vůči dopravním tepnám. Tyto tepny v dnešní době spojují Prahu se západní částí Čech a s Německem. [13] [14]



Obrázek 5: Poloha Zličína v rámci Prahy (zdroj: vlastní zpracování dle [15])

### 6.1.1 Stručný popis území MČ Praha – Zličín

- Rozloha MČ Praha – Zličín – 682 ha
  - z toho: katastrální území Zličín – 318 ha
  - katastrální území Sobín – 302 ha
  - katastrální území Třebonice – 62 ha
- Dle geomorfologického členění je Praha-Zličín v:
  - provincie: Česká vysočina
  - soustava: Poberounská
  - oblast: Brdská
  - celek: Pražská plošina
  - podcelek: Kladenská tabule
  - okrsek: Hostivická tabule
- Nejvýše položený bod
  - 399,22 m n.m., lokalita Za hospodou, katastrální území Sobín
  - současně také nejvyšší bod na území hl. m. Prahy
- Nejnižše položený bod
  - 337 m n.m., soutok Zličínského a Sobínského potoka, lokalita Na Kalku, katastrální území Zličín [16]

### 6.1.2 Organizační struktura městské části Praha-Zličín

Zastupitelstvo je složeno z 15 členů v čele se Starostkou MČ JUDr. Martou Koropeckou a dvěma místostarosty, Pavlem Kovaříkem a Janem Pořízkem. Rada MČ obsahuje pět členů, finanční i kontrolní výbor poté členů šest. [17]

## 6.2 Popis hodnoceného projektu

Předmětem investice je návrh novostavby dopravního terminálu, který by měl sloužit především pro mimopražské řidiče. Lokalita je vybrána v části Praha-Zličín, v oblasti nad mimoúrovňovou křižovatkou Řevnická/Rozvadovská spojka. Hlavní funkcí je parkovací dům typu P+R, který by měl disponovat kapacitou okolo 3500 osobních automobilů a také funkcí terminálu pro autobusovou dopravu. V objektu se také počítá s umístěním zázemí pro integrovaný záchranný systém (IZS).

Samotná stavba je uvažována jako třípodlažní. Náročnost projektu nezávisí pouze na velikosti uvažované stavby ale také na okolních podmínkách. V oblasti je důvodem nedomyšlené urbanistické koncepce nedorozhodnutá doprava, proto musí být uvažováno také



s úpravou či stavbou nových silničních staveb. Obchodní centra v lokalitě jsou umístěna ledabyle, stejně tak došlo k roztržení jednotlivých pozemků. Musí tedy dojít k sjednocení místa. Pod samotnou stavbou, která je uvažována nad velmi frekventovanou komunikací, dochází ke křížení s tělesy traťových tunelů metra. Předpokládá se proto stavba nosné superkonstrukce v 1. nadzemním podlaží, s nepravidelně umístěnými podporami, s největší pravděpodobností se založením na hlubinných pilotách. [18]

#### ZADAVATEL:

Městská část Praha 13  
Sluneční náměstí 2580/13  
158 00 Praha 5 – Stodůlky

Č.R. s.r.o.  
IČ: 27892891  
Janského 2237/53, 150 00 Praha 5

#### INVESTOR:

Č.R. Terminál Zličín s.r.o.  
IČ: 01824147  
Janského 2237/53, 150 00 Praha 5

#### ZHOTOVITELÉ:

Celková koncepce:  
Č.R. s.r.o.  
IČ: 27892891  
Janského 2237/53, 150 00 Praha 5  
Jiří Čech, generální ředitel

ARX STUDIO, sdružení architektů  
Bruselská 14, 120 00 Praha 2  
Ing. arch. Ivan Sládek, autorizovaný architekt ČKA 0413  
Ing. Lukáš Cvrček, autorizovaný inženýr ČKAIT 0010632

D-PLUS  
PROJEKTOVÁ A INŽENÝRSKÁ a.s.  
Sokolovská 16/45 A, 186 00 Praha 8

### 6.2.1 Historie projektu Terminál Zličín

Projekt terminálu v části města Prahy Zličín je uvažován již od roku 1996, v tomto roce došlo k přípravě stavby objektového parkoviště P+R Zličín III. Usnesením rady zastupitelstva HMP ze dne 21. 7. 1998, bylo uloženo Technické správě komunikací hl. m. Prahy, aby zajistila výstavbu parkoviště P+R na území Zličína, s termínem realizování v roce 1999. V následujícím roce 2000 obdržela rada zastupitelstva hl. m. Prahy výsledky studie záchytných parkovišť P+R a následně došlo ke schválení postupu přípravy a také ke schválení realizace. V roce 2001 došlo k usnesení, které umožňovalo připravovat parkoviště P+R Zličín III jako objektové – a to s kapacitou 730 parkovacích stání pro vozidla. K odsouhlasení přípravy objektového parkoviště P+R Zličín III v takové míře, kde součástí stavby je i dopravní terminál autobusového nádraží, došlo v roce 2002. V následujících letech docházelo ke zpracovávání a projednávání stavby v rámci zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a také o pozměnění mnohých souvisejících zákonů, docházelo rovněž k projednání dokumentace pro územní řízení. K samotnému vydání souhlasného stanoviska a k posouzení vlivů na životní prostředí došlo odborem ochrany prostředí magistrátu hl. m. Prahy v červenci 2005. Toto stanovisko obsahovalo velmi obsáhlý a také velmi kontroverzní objem připomínek a požadavků, které překračovaly působnost investora TSK hl. m. Prahy. Ten se tak, i díky samotnému rozsahu stavby a požadavků na vyřešení dopravní situace v okolí, rozhodl k zastavení stavby. Rok 2008 přinesl nové rozhodnutí TSK hl. m. Prahy a došlo k znovuoobnovení přípravy stavby, v tom samém roce byla vypracována nová dokumentace EIA. Souhlasné stanovisko, které bylo vydáno na základě posudku a dokumentace v prosinci 2009 odborem ochrany hl. m. Prahy s několika podmínkami. Hlavní a nejvýznamnější výhradou pro stavbu objektového parkoviště P+R Zličín III bylo zajištění realizace dopravního řešení v předstihu před započítáním stavebních prací na samotné stavbě P+R Zličín III. V procesu projednávání dokumentace pro územní rozhodnutí však došlo vyslovení nesouhlasu s projektem, který byl navržen, a to ze strany odboru stavebního a územního plánu magistrátu hl. m. Prahy, Útvaru rozvoje hl. m. Prahy a také městské části Praha-Zličín. Tyto strany nesouhlasily s architektonickým řešením, které bylo navrženo a trvaly na tom, aby objektové parkoviště P+R Zličín III řešilo celou oblast jako jeden souhrnný dopravní terminál. Městská část Praha Zličín souhlasila s výstavbou objektového parkoviště P+R Zličín III pouze v případě, že bude vyřešena dopravní situace v městské části Praha-Zličín, kde dochází živelnému parkování uvnitř sídliště a v blízkém okolí metra a také k přetěžování místních komunikací. Došlo tedy k dopracování dokumentace pro územní rozhodnutí ze strany TSK hl. m. Prahy, avšak pouze v rámci několika podmínek, jelikož velkou řadu z nich nebylo možné řešit v rámci stavby objektového parkoviště P+R Zličín III. Takto dopracovaná dokumentace pro územní rozhodnutí byla přijata negativně a došlo tak opět k zastavení přípravy stavby, a to zejména ze strany městské části Praha-Zličín a také Útvaru rozvoje hl. m. Prahy.

[19]

### 6.3 Náklady záměru

V době zpracování této bakalářské práce, byl projekt Terminál Zličín ve fázi zpracování dokumentace k územnímu řízení (DUR). Tomuto faktu tak odpovídají nedostatečné informace o technických parametrech. Projekt tak zatím nemá stanoveny celkové náklady na výstavbu v podrobnosti rozpočtu. Z důvodu alespoň rámcového odhadu stavebních nákladů byl proveden společností B.I.R.T GROUP a.s., která poskytuje servis a poradenství v oblasti nemovitostí a investičních projektů, základní soupis nákladů. Projekt byl rozdělen na etapy a u těch poté došlo pomocí porovnání již existujících projektů k ocenění. [20]

- Dopravní terminál
  - Investiční náklady byly stanoveny na 2 925,1 mil. Kč.
- Budova IZS
  - Standardní provozně administrativní budova, navrhovaná plocha 2 600 m<sup>2</sup> s předpokládanou cenou 80 mil. Kč.
- Most přes Rozvadovskou spojku
  - Do nákladů projektu je však započítáváno rozšíření mostní komunikace. Náklady na rozšíření jsou odhadovány na 100 mil. Kč.
- Severní kolektor
  - Odhadová délka kolektoru je 250 m. Náklady jsou odhadovány na 75 mil. Kč.
- Přeložka nadzemního vedení 110 kV
  - Náklady na přeložku kabelů vedení 110 kV v délce 1,1 km jsou odhadovány v úrovni 15 mil. Kč. Kdyby byla v plném rozsahu vedena jako podzemní, potom by náklady stouply až na 300 mil. Kč. Je uvažováno s vyšší částkou.
- Úprava stanice Metra B – Zličín
  - Předpokládány jsou stavební úpravy jižní části stanice metra a také vybudování krčku, který má spojit terminál a stanici. Celkové náklady jsou odhadovány na 100 mil. Kč.
- Křižovatka IKEA
  - Má dojít k přepracování současného dopravního řešení na ploše cca 5 000 m<sup>2</sup>. Na tuto etapu výstavby jsou odhadovány náklady na 15 mil. Kč
- Dobudování komunikace V71
  - Délka komunikace je odhadována na 600 m, náklady poté na 30 mil. Kč.

- Jižní kolektor
  - Délka kolektoru je odhadována na 450 m. Náklady jsou odhadovány na 135 mil. Kč.
- Elektromobilita (SmartCity)
  - V současné době se cena nabíjecí stanice pohybuje mezi několika desítkami tisíc Kč až do cca 0,5 mil. Kč. Je předpokládáno 500 parkovacích míst pro elektromobily s možností dobíjení. Cena včetně úprav terminálu pro tyto potřeby je odhadována na 50 mil. Kč.
- Zličínská brána
  - Území o rozloze cca 35 000 m<sup>2</sup>. V projektu je počítáno pouze s jeho přípravou pro další využití. Vzhledem k lokalitě, typu pozemků a jejich velikosti lze celkové investice na zastavění tohoto území odhadovat na 2 000 mil. Kč. [20]

Tabulka 3: Náklady záměru

Stavební objekt	Náklady mil. Kč	Předpokládaný investor
Dopravní terminál	2 925	TCP, a.s.
Budova IZS	80	Složky IZS v koordinaci TCP, a.s.
Most přes rozvadovskou spojku	100	TSK hl. m. Prahy, a.s. - spolufinancování
Severní kolektor	75	Metropole Zličín – spolufinancování
Přeložka nadzemního vedení 110 kV	300	TCP, a.s.
Úprava stanice Metra B – Zličín	100	Dopravní Podnik hl. m. Prahy, a.s. - spolufinancování
Křižovatka IKEA	15	Republic česká Republika 2 s.r.o. a IKEA Česká republika, s.r.o.
Dobudování komunikace V71	30	TSK hl. m. Prahy, a.s., IKEA Česká republika, s.r.o., FINEP a.s.
Jižní kolektor	135	Republic česká Republika 2 s.r.o.
Elektromobilita	50	Forma financování "PPP"
Zličínská brána	(2 000)	
Celkem (bez Zličínské brány)	3 810	

(zdroj: vlastní zpracování dle [20])

Odhadovanou částku 3810 mil. Kč za celkové stavební náklady projektu lze brát pouze jako orientační. Náklady na přeložku vedení 110 kV či výstavbu nové komunikace lze odhadnout poměrně snadno například pomocí délek. Naopak na stanovení nákladů výstavby parkovacího domu se speciální zelenou střechou je již zapotřebí podrobné projektové dokumentace. Přesné stanovení nákladů je důležité pro potřebu zajištění financování u objektů, které nebudou financovány HMP, pak také pro rozhodování, zda HMP do projektu vstoupí, a hlavně pro celkové financování ze strany HMP. [20]

## **6.4 Možnosti financování záměru**

Výstavba projektu Terminál Zličín se řadí mezi významné investice s celoměstským dopadem. V situaci, že bude potvrzena skutečnost, že projekt prospívá po všech stránkách ekonomických i technických, bude možné uvažovat o opakování i na dalších místech na území hlavního města Prahy. Jedná se totiž o jeden ze způsobů, jak vyřešit problém chybějících kapacit odstavného parkování, pro příjíždějící do hlavního města. Specifickou věcí projektu je rozdělení do 11 staveb, které spolu navzájem souvisejí. Tyto stavby mohou být financovány odděleně, ve skutečnosti se však dá předpokládat rozdělení projektu do maximálně 4 skupin. První skupinou je vlastní dopravní terminál i s přidruženými dopravně inženýrskými stavbami, poté budova IZS, obslužné komunikace V7 a úpravy terminálu, které budou potřeba k zajištění elektromobility. Tři poslední části mohou být financovány a realizovány odděleně zároveň s výstavbou terminálu, nebo až po ukončení stavby terminálu. Je však nutné, aby byl dopravní terminál a všechny jeho dílčí části, realizován dle navrženého optimalizovaného dopravního řešení pro danou oblast, dále pak aby nenastalo další dopravní přetížení, ale současně aby byla dostatečná kapacita terminálu a došlo tak k naplnění předpokladů o klidnější dopravě jak v dané lokalitě, tak i v okolí návazných stanic metra.

V momentálním stádiu zpracování projektové dokumentace není reálné provést konkrétní propočty financování. K tomu, aby bylo možné projekt popsat z hlediska financování přinejmenším v rovině obecné, je potřeba projekt nejprve upřesnit technicky.

Projekt Terminálu Zličín, investice za několik miliard korun, je tedy v zásadě možné financovat třemi způsoby:

- „Zpětné“ financování
- „Postupné“ financování
- „PPP“ financování

Základním předpokladem všech tří případů je současný stav projektu, kdy soukromý subjekt začne prvotní investici. Během výstavby bude spolufinancován, či garantován Magistrátem hlavního města a poté na konci určitého cyklu bude majetek převeden do vlastnictví Hlavního města Prahy.

Způsoby financování mají tyto rozdíly:

- „Zpětné“ financování
  - Tento typ financování znamená, že poté co dojde k odsouhlasení ceny a rozsahu investice, investor provede samotnou realizaci plně ve své režii. To znamená z vlastních či bankovních zdrojů, jen s neodvolatelným garantováním zpětného odkupu hotového terminálu ze strany hlavního města Prahy, či některé z jejích organizací neboli tzv. „na svůj účet a jméno“. Součástí dohody bude konečná nepřekročitelná výše investice spolu se strukturou a výslednou kapacitou projektu. Otázkou vzájemné dohody je poté otázka konečného vypořádání, čímž se myslí lhůty splatnosti a počet a výše splátek.
- „Postupné“ financování
  - V případě volby financování postupného, by hlavní město Praha k projektu přistupovalo podobně jako bankovní instituce. Rozdílem by bylo to, že by výstavba byla proplácena postupně oproti prostavěnosti namísto čerpání úvěru, a na konci by byla převedena nemovitost do jeho vlastnictví. Takový postup by v praxi opět znamenal jasné odsouhlasení rozsahu, kapacity, ceny, standardu a domluveného podílu díla, který by investor vložil z vlastních zdrojů formou realizace části projektu na počátku projektu. Poté by během výstavby terminálu docházelo ke zpětnému uvolňování prostředků, a to podle skutečně provedených prací na projektu.
- „PPP“ financování
  - Zjednodušeně se dá říct, že by investor na své náklady zrealizoval celý projekt, poté jej provozoval po předem dohodnutou dobu a na konci cyklu by projekt předal do vlastnictví hl. města Prahy.

Všechny tyto zmíněné možnosti mají své klady i zápory, jak pro jednu či druhou stranu zúčastněných.

Tabulka 4: Rozdíly ve způsobu financování

Varianta financování	Investor		Město	
	+	-	+	-
Zpětné	Průběh výstavby zcela ve vlastní režii, při úspoře nákladů optimalizace zisku	Nutnost zajištění investičních prostředků z jiných zdrojů	Úspora prostředků po dobu výstavby	Pouze věcná kontrola výstavby, jednorázový vysoký výdaj na konci
Postupné	Vlastní zdroje pouze v omezené výši	Vyšší počáteční investice z vlastních zdrojů	Kontrola průběhu výstavby, průběžné financování	Komplikovaná dohoda o vypořádání projektu
PPP	Při dobrém nastavení parametrů možnost vyšších výnosů	Nutnost zajištění investičních prostředků z jiných zdrojů	Rozdělení nákladů v čase, možnost jejich hrazení z jiných kapitol rozpočtu	Dlouhodobost záměru, nutnost odhadu provozních parametrů projektu na další období

(zdroj: vlastní zpracování dle [20] )

Je třeba zdůrazňovat to, že jsou tyto varianty vázány na jeden z hlavních bodů projektu, kterým je pravomocné stavební povolení. To je totiž okamžik, ve kterém budou trvale stanoveny všechny podmínky výstavby a s tím také spojené náklady. V bodě, kdy stavební povolení nabyde právní moci, dojde do velké míry k eliminaci převážné části rizik vyplívajících z projektu pro obě strany. K tomuto bodu lze také uvést, že jsou trvale známé podmínky výstavby, mající vliv nejenom na přímé stavební náklady, ale také na dobu výstavby. Celkově lze poté stanovit souhrnný rozpočet stavby, ten se poté stává součástí smluvní dokumentace pro obě strany projektu. [20]

## 6.5 Zmapování stávajícího stavu parkování v Praze

- Denně zajede do zónového parkovacího systému v přímém centru metropole minimálně cca. 217 500 vozů.
- V pracovní den přijede do Prahy průměrně zhruba 318 500 osobních vozů, pravidelně z toho dojíždí 75 000 vozů.
- Momentálně systém záchytných parkovišť P+R v Praze nabízí pouze 3500 parkovacích míst, což je počet, který odpovídá cca. 1 % aut která dojíždí,

stav by se měl dle odborníků zvýšit na minimálně 10 %, tedy na několik desítek tisíc.

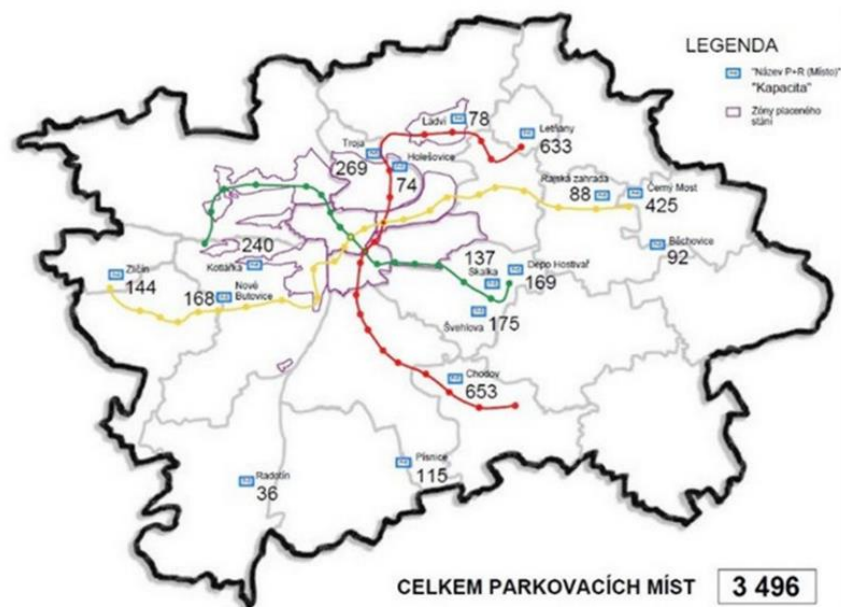
- Před dvaadvaceti lety byly na území Prahy zavedeny parkovací zóny, které momentálně fungují v částech Praha 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, a jsou provozovány magistrátem. V částech Praha 13, 16 a 22 si parkovací zóny provozují samy městské části.
- Dochází k přetěžování parkovacích kapacit v částech města bez zpoplatněných zón.
- Téměř 90 tisíc parkovacích stání nabízí systém placených zón, avšak 2/3 míst jsou vyhrazeny pro rezidenty.
- Je vydáno o mnoho více parkovacích oprávnění, než je počet parkovacích míst (např. na Praze 3 je vydáno 16 428 parkovacích karet na 14 879 parkovacích míst).
- V zahraničí využívá 30-50 % vozů příjíždějících především do větších měst parkoviště typu P+R. [19]



Obrázek 6: Dopravní značka parkoviště P+R (zdroj: [21])

Řešením je navýšení kapacit P+R, podpora a zjednodušení celého systému, rozšíření placených zón, podpora městské hromadné dopravy – a to nejen na území hlavního města, ale také v rámci integrované dopravy i do Středočeského kraje a podpora dalších dopravních možností jakými jsou carsharing, bikesharing nebo cyklostezky. [19]





Obrázek 7: Poloha a počty parkovacích míst (zdroj: [22])

### 6.5.1 Stav P+R parkovišť v Praze

Záchytná parkoviště typu P+R fungují na území Prahy od roku 1997. Momentálně je k dispozici šest nehlídaných neplacených a 13 placených parkovišť. Bezplatné odstavné plochy nejsou sledovány, k obsluze a systému parkování dochází pouze u placených ploch. [22]






















Obrázek 8: Mapa s označením záchytných P+R parkovišť na území Prahy(zdroj: [22] )

Základní údaje o systému P+R v Praze:

- Počet parkovišť v systému P+R  
- 19 (16 lokalit)
- Celková stavební kapacita  
- 3496 stání
- Počet stání na milion obyvatel  
- 2652 stání
- Vozidla s povolením vjezdu  
- osobní automobily, jízdní kola
- Provozní doba  
- 4:00-1:00 (u nehlídaných neomezená)

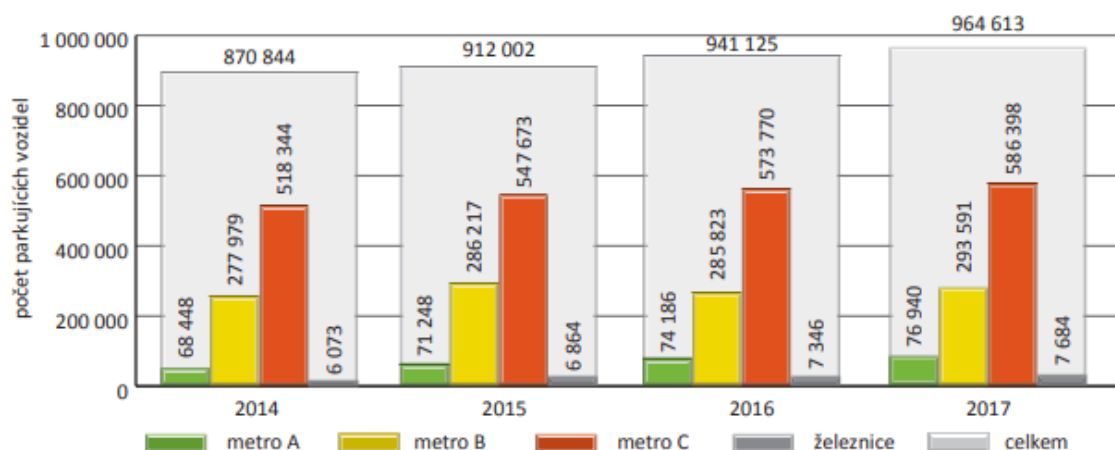
Cena za den parkování na placeném P+R parkovišti je stanovena na 20 Kč, při porušení jedné z podmínek provozního řádu je nastavena pokuta 100 Kč. Je možné využít také funkci online plateb za parkovné, to ale pouze na P+R Depo Hostivař, P+R Letňany a P+R Ládví. [22]

Stání vyhrazená pro základní funkci systému P+R a měsíční počty parkujících vozidel (říjen)							
Záchytné parkoviště	Počet stání	Měsíční počet parkujících		Záchytné parkoviště	Počet stání	Měsíční počet parkujících	
		10/2016	10/2017			10/2016	10/2017
 Běchovice	92	-	-	 Opatov	208	5 807	6 166
 Černý Most 1	294	11 600	10 973	 BUS Písnice*	95	-	8
 Černý Most 2	131	3 558	3 360	 Radotín	36	700	620
 Depo Hostivař	169	5 289	5 215	 Rajská zahrada	88	2 441	2 772
 Holešovice	74	3 570	3 459	 Skalka 1	63	1 473	1 491
 Chodov	653	18 998	22 098	 Skalka 2	74	-	-
 TRAM Kotlářka*	184	-	100	 TRAM Švehlova*	128	-	2
 Ládví	78	2 842	2 187	 Zličín 1	83	3 880	3 180
 Letňany	633	20 131	20 063	 Zličín 2	61	2 730	2 627
 Nové Butovice	57	2 212	2 154				

Obrázek 9: Stání vyhrazená pro základní funkci systému P+R a měsíční počty parkujících vozidel (zdroj: [22] )

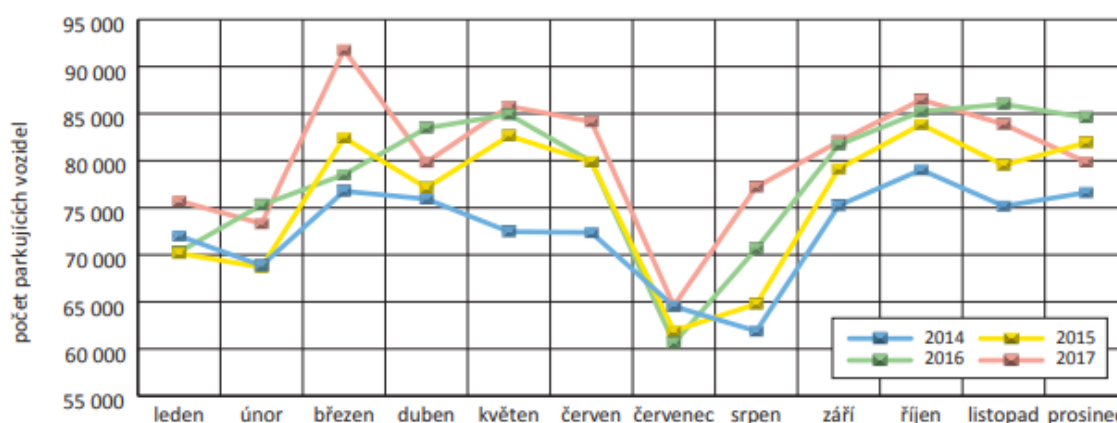
V posledních letech dochází k nárůstu využívání. Nárůst zájmu je vidět především na P+R Černý Most 2 – o 12 % (v porovnání let 2016 a 2017), stejně tak na P+R Ládví o 11 % a P+R Zličín o 7 %.

### Meziroční vývoj využití systému P+R



Obrázek 10: Meziroční vývoj využití systému P+R (zdroj: [22] )

### Roční variace využití systému P+R



Obrázek 11: Meziroční variace využití systému P+R (zdroj: [22] )

## 6.5.2 Metropolitní plán hl. města Prahy

Metropolitní plán je označení pro územní plán města Prahy. Jeho platnost je 10 až 20 let dopředu a určuje například, kde se může či nemůže stavět. V současné době se hlavní město řídí podle územního plánu, který byl schválen v roce 1999 a bude platit až do roku 2022. V tak dlouhém časovém úseku však došlo k mnoha změnám, proto hlavní město zahájilo v roce 2012 přípravu nového Metropolitního plánu. Zpracovatelem byl zvolen Institut plánování rozvoje hl. m. Prahy (IPR). Kompletní návrh byl již pro širokou veřejnost vystaven na tři měsíce v roce 2018, bylo tak možné plán prostudovat a podat případné připomínky. Finální schválení by mělo proběhnout v roce 2022. [23]

## **Metropolitní plán a rozvoj P+R při stanicích metra**

Ve verzi metropolitního plánu k datu 31.5. 2016 se předpokládá naplnění v oblasti rozvoje P+R parkovišť u stanic metra. Uvažuje se s následujícími lokalitami (seřazeno podle přírůstku kapacit):

- Zličín a Zličín II (Ringhofferova)
- Depo Hostivař
- Opatov I a Opatov II
- Depo Písnice
- Nové Butovice
- Černý Most I
- Veleslavín
- Smíchovské nádraží
- Písnice
- Stodůlky
- Nádraží Krč
- Roztyly
- Střížkov
- Rajská zahrada
- Nové Dvory

Dohromady je uvažováno s realizací cca. 9320 parkovacích míst u stanic metra.  
Investiční náklady - 5 600 000 000 Kč [19]

### 6.5.3 SWOT analýza P+R parkovišť v Praze

V současné době je na území hlavního města využíváno několik parkovišť, které mají jak silné, tak i slabé stránky.

Tabulka 5: SWOT analýza P+R parkovišť v Praze

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY V REGIONU
<ul style="list-style-type: none"><li>• Rostoucí počet přepravených osob v Pražské integrované dopravě</li><li>• Rostoucí spokojenost s Pražskou integrovanou dopravou</li><li>• Klesající zatížení IAD v centru</li><li>• Vysoký podíl kolejové dopravy</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Neexistující koncepce P+R</li><li>• Nenaplnování programu rozvoje P+R</li><li>• Přetížení sítě komunikací v určitých oblastech</li><li>• Negativní dopad dopravy na zdraví</li><li>• Negativní dopad dopravy na kvalitu ovzduší</li><li>• Neexistující propojení cyklistů a pěších na okrajích Prahy</li></ul>
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ochota využívání veřejné dopravy</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pomalejší reakce infrastruktury a služeb oproti nárůstu hybnosti</li><li>• Nekoordinovanost územního rozvoje</li><li>• Neefektivnost IAD (menší obsazenost, velké rozměry)</li><li>• Pokračující suburbanizace</li></ul>

(zdroj: vlastní zpracování dle [19] )

## 7 SYSTÉM P+R PARKOVÁNÍ VE SVĚTĚ

Na území Velké Británie dochází při využívání P+R parkovišť především s návazností na přímé autobusové linky. Ty dopravují uživatele až do samotného centra města. V Londýně však navazuje mnoho parkovišť také na metro. První P+R parkoviště, byly na území Velké Británie zaznamenány v 60. a 70. letech. Jednalo se spíše o menší parkoviště a s následným rozvojem urbanizace se ukázaly jako nedostačující. Nyní jsou tedy budovány P+R parkoviště s kapacitou mezi 500 až 1000 parkovacími místy, kde dochází k napojení na autobusové linky, které jezdí s frekvencí 8 až 15 minut.

Velmi specifické jsou z pohledu dopravy Spojené státy americké. V této části světa jsou obyvatelé velmi zaměřeni na dopravu pomocí osobních automobilů a jsou také největším producentem těchto vozů. Na 1000 obyvatel zde připadá 818 automobilů. Specifické je zde také to, že dochází k cestování mezi velkými vzdálenostmi. Lidé tak nemají tendenci využívat ostatní alternativy k dopravě, jako je chůze či například cyklistika. V posledních letech však dochází k navýšení uživatelů P+R parkovišť, kteří tento způsob dopravy považují za efektivní. [11] [24]

Na území Spojených států amerických dochází k rozlišování P+R parkovišť na:

- Peripheral park and ride – obvyklé umístění tohoto typu P+R parkoviště je zhruba 2,4 km (1,5 míle) od centra města, a dovoluje tak pomocí automobilu dokončit hlavní část cesty
- Remote park and ride – tento typ parkovišť bývá realizován v co největší vzdálenosti od samotných center měst, hlavním úkolem je tak zadržet co nejvíce uživatelů v nejbližší vzdálenosti od domova a donutit je tak k využití veřejné dopravy na co nejdelší trasu
- Local park and ride – umístění těchto P+R parkovišť je již na trase autobusových linek, které míří do samotných center měst, uživatelé tak mohou cestovat automobilem větší trasu

Dochází však také k realizacím, které nejsou tolik zdařilé. Některá parkoviště jsou díky svému umístění na špatných místech málo používána. Uvádí se, že tento problém bývá započat již při plánování, kdy nedochází k dostatečně vhodné volbě lokality.

V Kanadě je situace srovnatelná s USA. Můžeme porovnat studii z kanadského města Calgary z roku 1992 se současnými podmínkami P+R parkovišť v Praze, jedná se tedy o časový rozdíl 27 let. Města Calgary a Praha jsou na počet obyvatel téměř identická, mají přes 1,2 milionu obyvatel. Již v roce 1992 město Calgary disponovalo počtem 11,8 tisíc parkovacích míst na plochách parkovišť typu P+R s návazností většiny z nich na autobusové linky a rychlodráhu. Všechna tato parkoviště byla vzdálena nejméně 5 kilometrů od centra města a obsazenost těchto parkovišť se pohybovala okolo 90 procent. Největší parkoviště mělo 1600 parkovacích míst. Již v té době byly brány v potaz takové faktory jakým je i pěší vzdálenost od zaparkovaného automobilu ke stanici metra a s tím spojená atraktivnost parkoviště a mnoho dalších. V Praze je podle výroční zprávy TSK za rok 2017 přesně 3496 parkovacích míst na plochách P+R parkovišť, což je zhruba o 70 procent méně, než v roce 1992 v Calgary. V současnosti samotné město Calgary provozuje zhruba 16,5 tisíce parkovacích míst na více jak 30 lokalitách, což je dokonce skoro o 80 procent více než v našem hlavním městě. [11] [25] [26]

Celkově lze soudit, že je Česká republika pozadu oproti vyspělým evropským zemím. V roce 2014 byla španělským automobilovým klubem RACC za spolupráce s automobilovými kluby z celé Evropy vypracována zpráva, která ukazuje stav P+R parkovišť ve velkých městech starého kontinentu. Byla zjištěna průměrná cena na vybudování jednoho parkovacího místa, ta se pohybuje okolo 25 000 €. K této sumě je také potřeba připočíst provozní náklady na parkovací místo na rok, které činí například v Německu cca 300 € nebo ve Francii mezi 30 až 760 € – podle toho zda se jedná o parkoviště pod širým nebem nebo o parkovací dům. Více než polovina zkoumaných měst má definovány požadavky, podle kterých se snaží řídit. Řeší se například vzdálenost mezi zaparkovaným vozidlem a zastávkou MHD – ta je v průměru 300 metrů. Například v Kolíně nad Rýnem definují vzdálenost mezi 100 až 200 metry, v Berlíně se naopak předpokládá vzdálenost až 800 metrů. Až 45 % dotázaných měst definuje například požadavky na konstrukci a osvětlení z důvodu bezpečnosti. Při přepočítání parkovacích míst na obyvatele jasně vítězí Lucembursko, kde na 1000 obyvatel náleží 50 parkovacích míst, na dalším místě je Ženeva s 26 místy na 1000 obyvatel. Ostatní města dosahují počtů mezi 1 až 6 parkovacími místy na 1000 obyvatel. [27]

Tabulka 6: P+R parkoviště v evropských městech – rok 2014

Město	Počet obyvatel	Počet P+R parkovišť	Počet parkovacích míst na P+R parkovištích	Z toho zdarma	Parkovací poplatky
Berlín	3 422 943	44	4 947	vše	Zdarma
Hamburk	1 773 218	49	9 409	vše	Zdarma
Kolín nad Rýnem	995 397	28	5 570	vše	Zdarma
Mnichov	1 314 350	24	7 128	1 120	max. 1,50 € den
Helsinky	568 146	27	3 163	2 908	max. 2,00 € den
Paříž	2 166 200	28	5 849	1 700	max. 12,50 € den
Sheffield	530 300	8	1 754	750	max. 4,50 € den
Řím	2 708 395	31	12 880	260	max. 3,00 € den
Lucembursko	86 329	5	4 116	vše	Zdarma
Amsterdam	743 104	5	1 278	žádné	6,00 € den
Oslo	565 653	5	3 000	2 330	max. 14,00 € den
Vídeň	1 681 469	6	6 226	žádné	3,00 € den
Stockholm	795 163	22	3 000	žádné	max. 3,00 € den
Ženeva	1 314 350	19	4 854	žádné	max. 29,10 € den
Lublaň	278 638	1	217	žádné	1,00 € den
Budapešť	1 696 128	25	3 384	2 682	1,00 € den

(zdroj: vlastní zpracování dle [27] )

Z tabulky lze pozorovat rozdíly v jednotlivých městech. Příkladem může být Hamburk, který disponuje největším počtem P+R parkovišť (49) a skoro největším počtem parkovacích stání na P+R (9 409) i přesto, že si neúčtuje žádné poplatky za parkování na těchto místech. Naopak švýcarské město Ženeva si za den parkování na parkovišti typu P+R účtuje až necelých 30 €, což je v porovnání se všemi ostatními zkoumanými městy mnohonásobně více. Rozdíly ať už v počtech parkovišť a stání, či výši poplatků, mohou být přikládány velikosti města, počtu obyvatel nebo také vyspělosti země.



## 8 ANALÝZY VÝZNAMNÉ PRO TERMINÁL ZLIČÍN

V této kapitole je vypracováno několik analýz, které přímo či nepřímo souvisí s připravovaným projektem. Jedná se především o analýzy týkající se současných stavů, ale také stavů, které jsou předpokládány.

### 8.1 Analýza počtu parkovacích stání na území hl. města Prahy

Počty v této analýze jsou brány pouze jako orientační, jelikož regulovaná parkovací stání nejsou v Praze vyznačována jako jednotlivé boxy, ale pouze jako parkovací úseky, jejichž kapacita je počítána dle platných norem (tj. 1 PS = cca 5,5m délky). Celkový počet parkovacích míst Magistrát hlavního města Prahy neviduje. Tyto informace je totiž poměrně náročné kvalitně vytvořit, udržovat, a pro MHMP nejsou tyto informace ani nijak zvlášť užitečné. Vypovídající hodnota této informace by navíc nebyla nijak přesná.

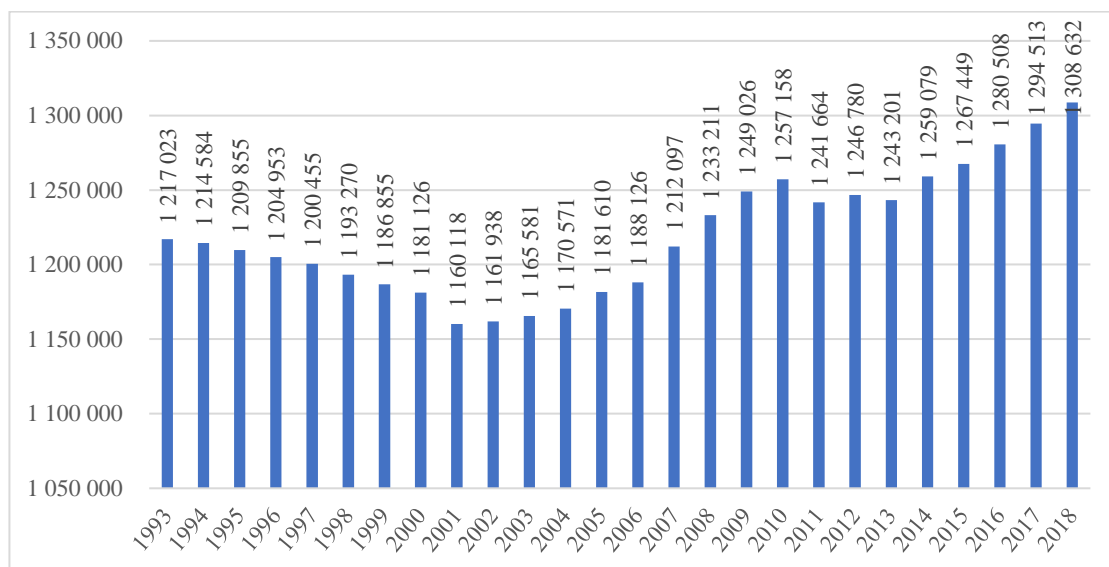
Tabulka 7: Stav ZPS Praha k 10. prosinci 2018

Stav ZPS Praha k 10. prosinci 2018										
Městská část	Celkem parkovacích stání	celkem ZPS	Rezidentní zóna	Smišovaná zóna	Návštěvnícká zóna	Veřejný zájem	ZTP – Sdružená	ZTP – konkrétní RZ/SPZ	Zásobování	Počet parkovacích automatů
PRAHA 1	8 454	8 407	6 066	1 746	0	320	194	47	81	90
PRAHA 2	12 323	12 200	7 326	4 192	0	407	121	123	154	125
PRAHA 3	15 247	15 005	10 010	4 344	0	373	167	242	111	124
PRAHA 4	16 826	16 523	8 239	7 363	212	265	289	303	155	143
PRAHA 5	10 225	10 043	4 696	4 720	230	120	181	182	96	111
PRAHA 6	22 820	22 519	13 237	7 998	5	868	249	301	162	192
PRAHA 7	10 068	9 919	6 574	2 127	569	438	90	149	121	95
PRAHA 8	15 219	14 997	9 488	4 937	94	210	171	222	97	99
PRAHA 13	61	61	0	0	56	0	5	0	0	2
PRAHA 16	20	20	0	0	18	0	2	0	0	1
PRAHA 22	126	126	0	0	120	0	4	0	2	3
<b>Celkem hl. m. Praha</b>	<b>111 389</b>	<b>109 820</b>	<b>65 636</b>	<b>37 427</b>	<b>1 304</b>	<b>3 001</b>	<b>1 473</b>	<b>1 569</b>	<b>979</b>	<b>985</b>

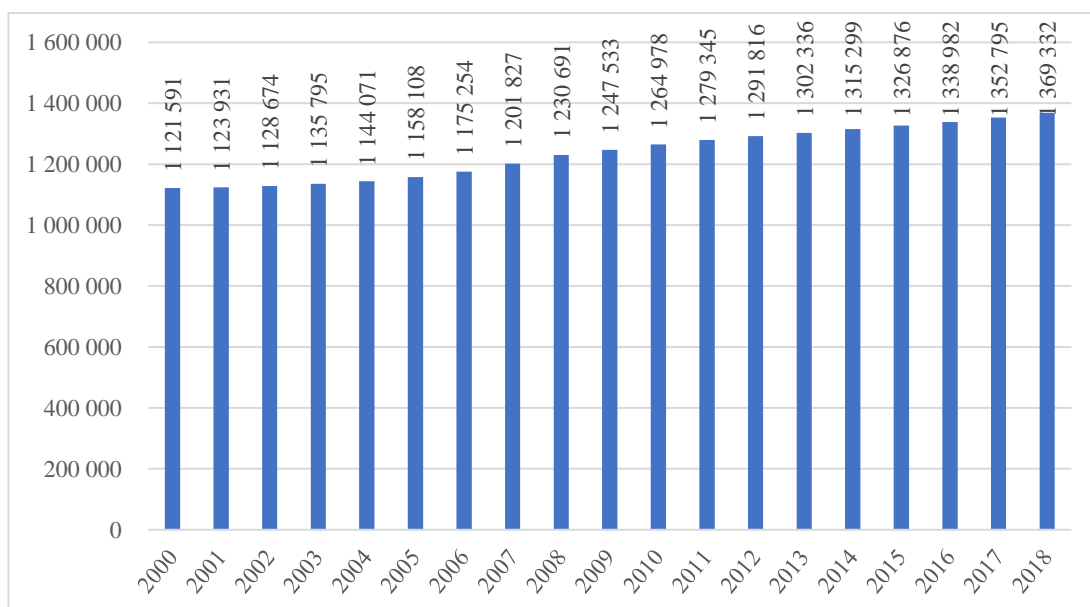
(zdroj: vlastní zpracování dle podkladů od odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hlavního města Prahy)

## 8.2 Analýza vývoje počtu obyvatel na území hl. města Prahy a Středočeského kraje

Počet obyvatel hl. města Prahy se za posledních tři desetiletí poměrně měnil. Po roce 1989 docházelo i díky změně politického režimu k postupnému snižování počtu obyvatelstva. K nárůstu začalo docházet cca na přelomu nového tisíciletí, přesněji od roku 2001. Od této doby dochází s menšími odchylkami k postupnému nárůstu.



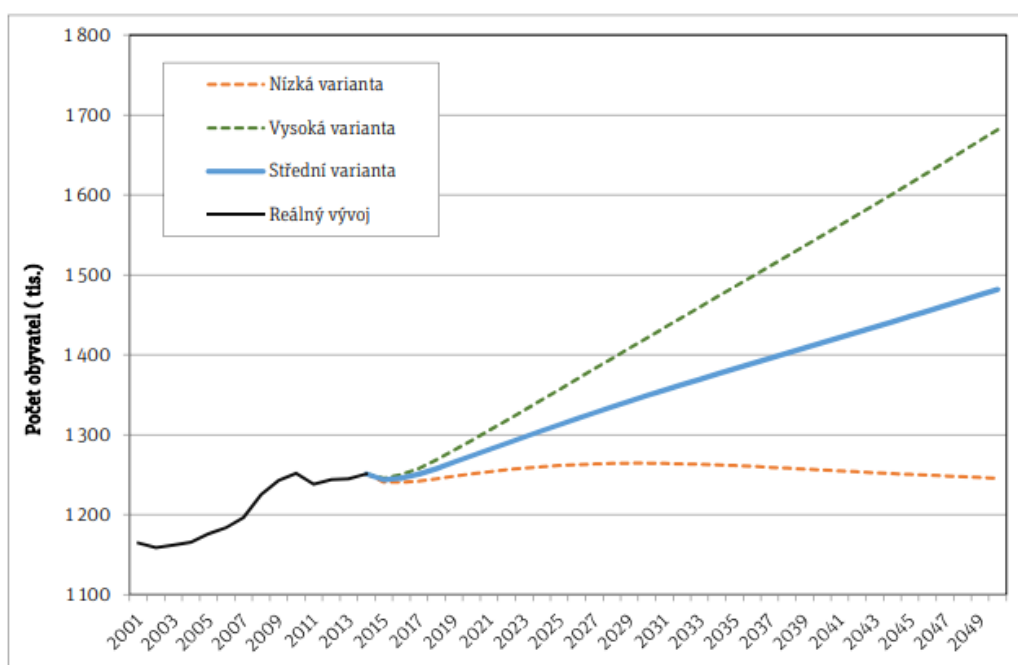
Obrázek 12: Vývoj počtu obyvatel hl. m. Prahy v letech 1993-2018 (zdroj: vlastní zpracování dle [28] )



Obrázek 13: Vývoj počtu obyvatel Středočeského kraje v letech 2000-2018 (zdroj: vlastní zpracování dle [29] )

Stejně jako v hlavním městě i ve Středočeském kraji dochází k postupnému nárůstu obyvatelstva. Tato skutečnost může být dokládána především odlivem obyvatel Prahy na periferie – a to v důsledku levnějšího bydlení či stavebních parcel. Samotný růst poté není tak agresivní jako v Praze, ale má nepřetržitý vzestup. Pro projekt Terminál Zličín mají větší hodnotu spíše údaje vývoje obyvatel Středočeského kraje, jelikož právě s nimi je počítáno jako s hlavními uživateli.

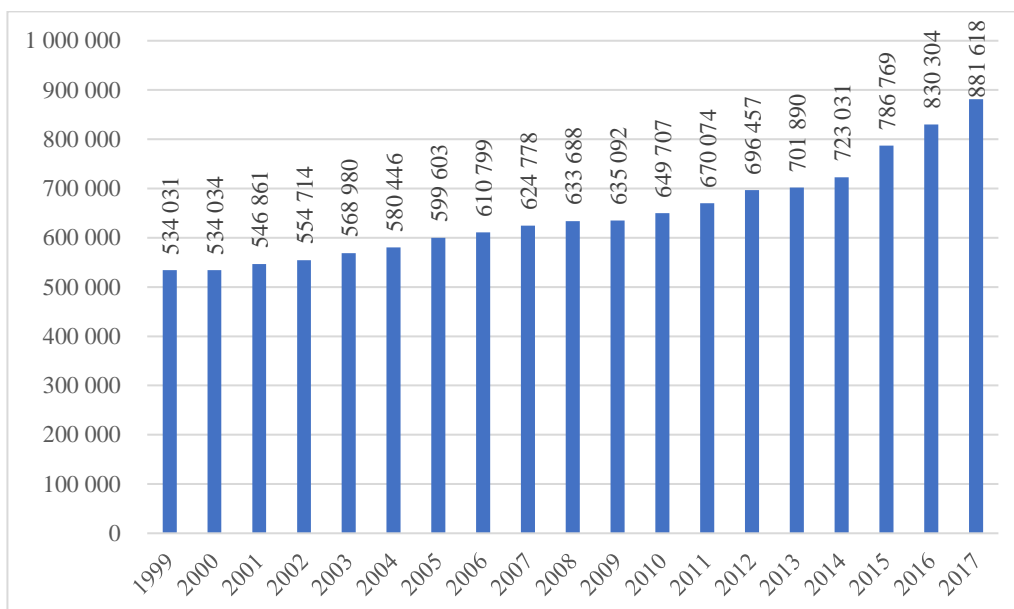
V roce 2014 byla Přírodovědeckou fakultou Univerzity Karlovy v Praze vypracována prognóza vývoje počtu obyvatel Prahy do roku 2050. Je předpokládáno, že počet obyvatelstva naroste přibližně o 20 % na 1,49 milionu obyvatel a to hlavně díky migraci a přirozenému přírůstku.



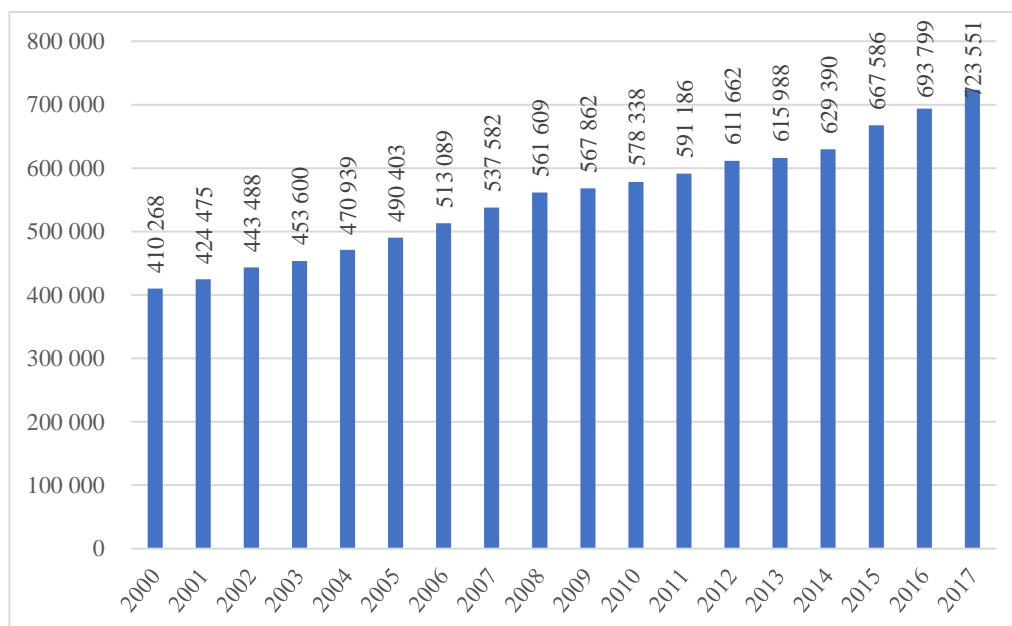
Obrázek 14: Demografická prognóza počtu obyvatel Prahy do roku 2050 ve 3 variantách budoucího vývoje do roku 2050 (zdroj: [30])

### 8.3 Analýza vývoje počtu osobních automobilů a bytové výstavby na území hl. města Prahy a Středočeského kraje

Počet registrovaných osobních automobilů na území hl. města Prahy se rok od roku zvyšuje. Podle dostupných informací z Českého statistického úřadu, se za posledních cca 20 let navýšil počet o bezmála 65 %, tedy o 347 587 kusů osobních automobilů.



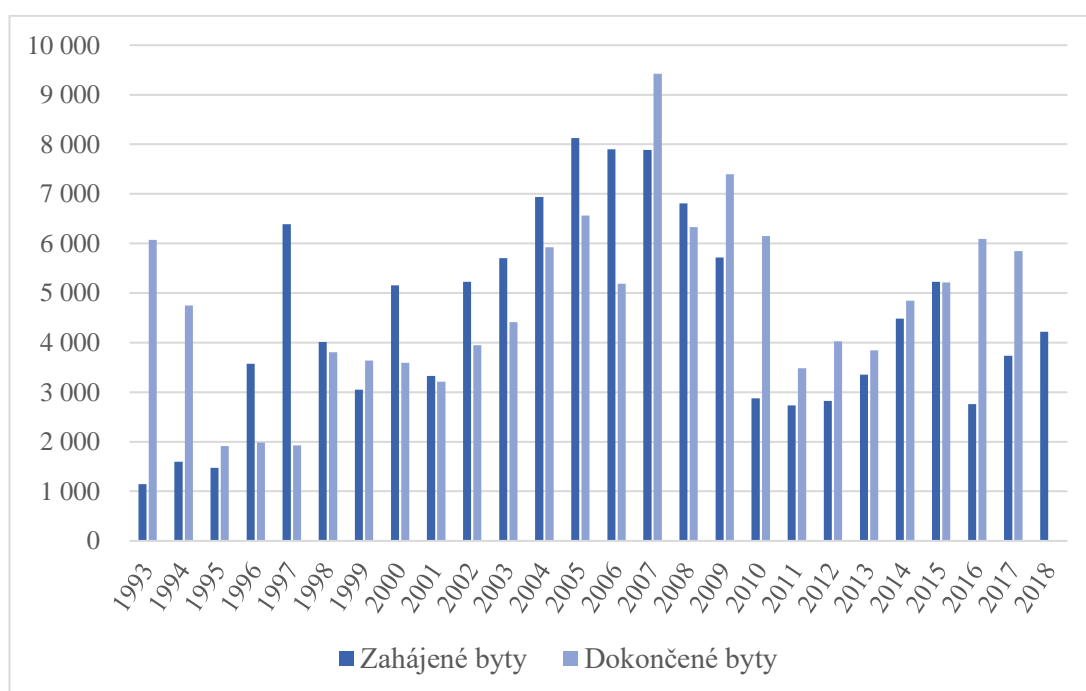
Obrázek 15: Nárůst počtu evidovaných os. automobilů na území hl. m. Prahy v letech 1999-2017 (zdroj: vlastní zpracování dle [28] )



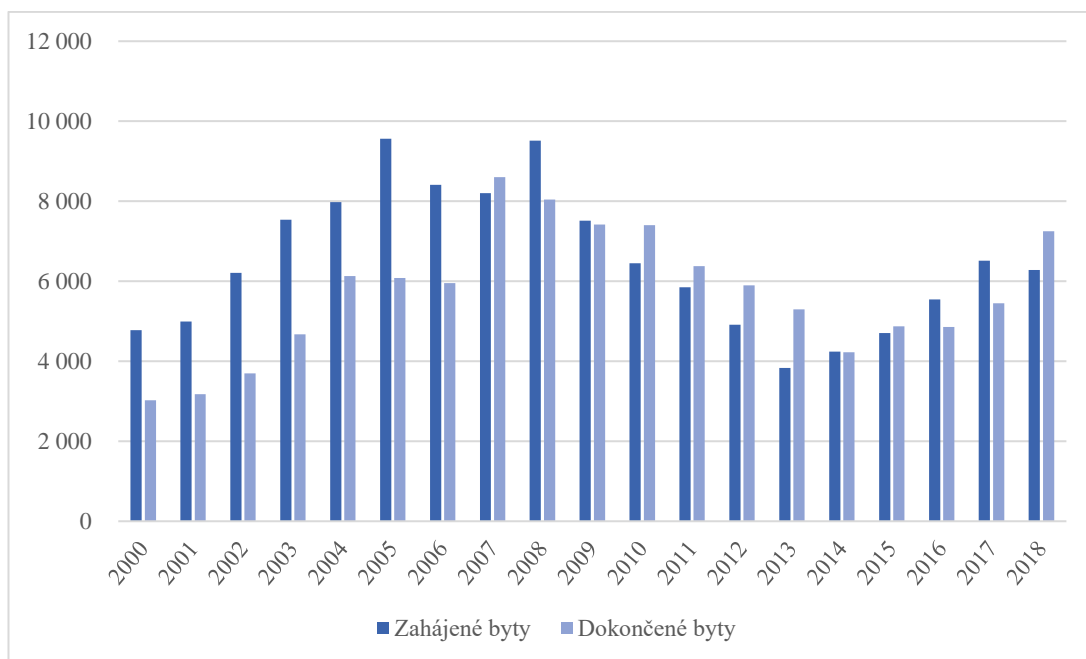
Obrázek 16: Nárůst počtu evidovaných os. automobilů na území Středočeského kraje v letech 2000-2017 (zdroj: vlastní zpracování dle [31])

Z grafů lze vidět, že je situace s počtem automobilů v hl. m. Praze i Středočeském kraji téměř totožná. Neustále dochází k nárůstu a nepředpokládá se, že by se měla tato situace měnit.

U bytové výstavby bohužel k tak razantnímu nárůstu nedochází. Poptávka po bytech je vysoká, avšak nabídka je minimální. I to má za následek vysoké ceny bytů. Podle statistik, zaplatí v dubnu 2018 v Praze kupující průměrně 107 000 Kč za metr čtvereční bytové plochy. Ukazuje se tedy že ačkoliv se navyšuje počet obyvatel, nedaří se vytvářet potřebný počet bytů. S tím poté dále souvisí i nárůst počtu osobních automobilů a nedostatek míst na zaparkování. [32]



Obrázek 17: Bytová výstavba na území hl. m. Prahy (zdroj: vlastní zpracování dle [28] )



Obrázek 18: Bytová výstavba na území Středočeského kraje (zdroj: vlastní zpracování dle [33])

Trend nedostatku bytů je stejný jak na území hlavního města Prahy, tak ve Středočeském kraji. Nabídka je malá, a tím pádem se ceny neustále drží velmi vysoko. Snahu zvýšit počet zahájených bytů brzdí především legislativa. Problémem stavebních firem, které by mohly nové byty realizovat, je také nedostatek kvalifikovaných pracovníků dělnických profesí.

## 9 ZHODNOCENÍ VYBRANÉHO INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU NA ROZVOJ ÚZEMÍ

Jako ve všech velkých městech na světě i v hlavním městě Praha dochází v posledních letech k řešení problému nedostatku parkovacích míst pro automobily. O projektu Terminál Zličín je uvažováno od roku 1996. Již v té době byl do budoucna očekáván nárůst osobních automobilů do takové míry, kdy nebude možné poptávku po parkovacích stáních pokrýt. K této situaci dochází především v samotném centru města, ale i ve všech obydlených částech metropole, jelikož v dřívější době nebylo s takovou situací do velké míry počítáno. Projekt Terminál Zličín má proto napomoci k řešení tohoto problému. Hlavní přínos by tedy měl představovat účel parkovacího domu. Ten by měl být nápomocný k zastavování příjezdějících řidičů, hned na okraji města.

V současné době dochází k projednávání tohoto stavebního záměru. Velkou překážkou je přístup města. Nové složení městské rady hl. města Prahy, které bylo zvoleno v roce 2018, není v souznění s tak velkým projektem. Myslí si, že je naddimenzovaný a tím pádem zbytečný. Magistrát proto vymyslel mnohem složitější projekt, také typu P+R, který by tak mohl být alternativou. Nacházet by se měl na dvou místech, v severní části lokality – a to projekt P+R Depo Zličín a parkovací dům P+R pod nebo nad momentálně fungujícím autobusovým terminálem. Kapacita je uvažována daleko menší (cca 500 + 700 parkovacích stání). Je také předpokládáno, že by byl tento projekt finančně náročnější než Terminál Zličín, jelikož by bylo zapotřebí prodloužit linku metra B. Díky tomu, že je nedostatek P+R parkovišť opravdu vysoký, dá se předpokládat, že by odůvodnění z hlediska kapacit všechny projekty našly a mohly by tak fungovat společně s Terminálem Zličín. Nedá se však předpokládat, že by všechny tři projekty dostaly rovnocennou podporu od magistrátu.

Zkušenosti ukazují, že je výstavba P+R parkovišť dobrým krokem k odstranění automobilů z centra města. Lidé v této variantě mohou vidět levnější parkování (v současné době je nastavena cena parkování na takto vyhrazených místech P+R v hl. městě Praha na 20 Kč za den), větší bezpečí svého vozu nebo rychlejší a jednodušší dopravu po městě bez zbytečného stresu. Pravdou však také může být, že díky tomu, že si jedni uživatelé zvyknou, naučí se a budou používat parkoviště typu P+R denně, například při dopravování za prací, druhá skupina lidí využije volného prostoru v centru města. Nedojde tak k žádné změně. Zjednodušeně lze říct, že se vymění kus za kus. Proto by mělo dojít k dalším opatřením, aby bylo takovému případu zabráněno. Město by například mělo více podpořit městskou hromadnou dopravu, zahájit větší propagaci, nebo spolupracovat s velkými firmami, které by se mohly stát stálými zákazníky těchto parkovišť. Problémem však je, že nejde propagovat něco, co není, nebo čeho je nedostatek. Základem je tedy tyto parkoviště začít více budovat – a to nejlépe hned.

Podle zkušeností ze světa vyplývá, že plánovaný počet 3500 parkovacích míst v projektu Terminál Zličín není naddimenzovaný. Statistiky ukazují neustále se zvyšující počet registrovaných automobilů, ale také obyvatelstva, dá se tedy předpokládat, že tomu tak bude i nadále. Demografická prognóza z roku 2014 dokonce odhaduje počet obyvatel hl. města Prahy v roce 2050 na 1,5 mil. V současné době tak může vypadat počet 3500 míst jako naddimenzovaný, ale v budoucnu tomu tak nebude. K tzv. zaspání doby již došlo a není tak potřeba ve stejném trendu pokračovat, ba naopak je zapotřebí dobu předběhnout. Tento projekt by měl mít především kladný dopad pro celé město. Pro danou lokalitu se však dá polemizovat nad opačnými názory. V místě může dojít k ještě většímu zhuštění dopravy a tím pádem také k větší ekologické zátěži. Opačným případem může být zvětšení povědomí o lokalitě, větší zájem investorů o místo nebo například nabídka práce při výstavbě tohoto projektu pro pracovníky z okolí.

Další z možností, jak dostat automobily z centra města, by mohl být zákaz vjezdu určité skupině vozů. Toto omezení bývá nařizováno hlavně z důvodu špatného životního prostředí v centrech měst – a to v důsledku překračování limitů maximální koncentrace oxidu dusičitého. Příkladem může být Německo, kde tento systém již funguje v několika městech. Automobily se pomocí jednoduchých samolepek označují podle svého stáří a paliva, kterým jsou poháněny. Do samotných měst mají poté zákaz vjezdu především dieselové automobily – ty totiž podle měření vypouští velké množství tohoto oxidu.

Hlavními důvody tohoto opatření je tedy snížení emisí z dopravy a snížení hlukové zátěže. S tím je poté spojeno docílení zastavení vjezdu vozů do centra, snížení dopravy v centru a dá se říct „nucené“ odstavení automobilu před vjezdem do města, na odstavných parkovištích, např. typu P+R.

V Praze se již o takové možnosti také jedná. Cílem hlavního města je z metropole vytlačit dieselové automobily starší patnácti let a benzinové automobily, které byly vyrobeny před rokem 1993. Většina pražských řidičů by si toto omezení mohla dovolit, jelikož průměrné stáří automobilu pražského motoristy je okolo dvanácti let. Problém však budou mít mimopražští řidiči, u kterých je počítáno průměrné stáří automobilu o mnoho let vyšší. Zákazové značky měly být na velké části města dávno rozmístěny, magistrát se však nedokázal dohodnout s jednotlivými městskými částmi. Těm totiž vadilo, že není dobudován vnější okruh města, kterým by se zóna dala objet. Příprava tohoto opatření tak byla zastavena.



K lepšímu popisu investičního záměru Terminál Zličín, byla vytvořena SWOT analýza, která se snaží ukázat jak silné, tak slabé stránky projektu. Tato analýza je vytvořena z pohledu, že je již tento investiční záměr uskutečněn a je plně funkční.

Tabulka 8: SWOT analýza investičního záměru Terminál Zličín

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vytvoření velké parkovací kapacity typu P+R</li> <li>• Odlehčení dopravní situace v místě</li> <li>• Zlepšení dopravní situace i po realizaci nových projektů v lokalitě</li> <li>• Lepší propojení obchodních zón pro pěší</li> <li>• Velmi dobře zavedená PID</li> <li>• Napojení na stanici metra</li> <li>• Lokalita na vjezdu do města</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malé zkušenosti s P+R projekty</li> <li>• Velké množství zainteresovaných subjektů</li> <li>• Velké náklady</li> <li>• Participace veřejného a soukromého sektoru</li> </ul>
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Navýšení využívání MHD, PID</li> <li>• Nárůst investorů v oblasti</li> <li>• Rozvoj bytové výstavby</li> <li>• Rozvoj carsharingu</li> <li>• Rozvoj elektromobilů</li> <li>• Pilotní projekt aplikovatelný i v jiných částech města</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podpora dalších projektů P+R v lokalitě ze strany města</li> <li>• Nezdár při odkupu nemovitostí</li> <li>• Neúspěch při uzavírání dohod o pronájmu či využití nemovitostí od ostatních vlastníků</li> </ul>

[zdroj: vlastní zpracování]

Ze SWOT analýzy vyplívá, že silné stránky Terminálu Zličín převyšují ty slabé. Předpokládá se tak, že bude projekt prospěšný pro danou oblast.

## 10 ZÁVĚR

Cílem této práce bylo zhodnotit vliv investičního záměru Terminál Zličín na rozvoj území v dané lokalitě. V poslední době dochází k suburbanizaci okrajových částí města a okolí. Tyto okolnosti tak zvyšují počty lidí, kteří do metropole dojíždí za prací, studiem a zábavou. Dopadem je poté zhoršující se kvalita životního prostředí i problémy s parkováním. Jedním z hlavních nástrojů, který by měl špatnou situaci s parkováním v centru řešit, je stavba parkovišť typu P+R. Projekt „Terminál Zličín“ by měl mít právě funkci parkoviště Park and Ride a měl by napomoci k řešení této situace.

V teoretické části byly vysvětleny základní pojmy jako je investice, popsán byl základní investiční prostor a rozdělení investic. Došlo k popsání jednotlivých fází investičního procesu, od předinvestiční fáze až po fázi likvidace projektu. Obsáhle byla charakterizována studie proveditelnosti, která spočívá ve vypracování předpokládaných cílů, stanovení koncepce, umístění, určení postupu, vypracování koncepčních variant, určení metod hodnocení, výběru variant a také uspořádání a doložení studií. Další kapitola se zabývala hodnocením veřejných investic. Byly popsány metody, které se ve veřejném sektoru používají k výběru investic. Především se jedná o nákladově výstupové metody. V druhé polovině teoretické části došlo k popisu regionálního rozvoje. Jednotlivé podkapitoly se zabývaly regionální politikou, modernizací a inovací regionálního rozvoje a také objasněním hlavních aktérů, kteří se na regionálním rozvoji podílejí. Popsány tak byly úlohy státní správy, samosprávy či obce. Objasněny byly také nástroje pro stanovení současné situace v území – tedy SWOT analýza, která se snaží určit směr rozvoje, a také metoda logického rámce, která testuje projekt z hlediska proveditelnosti, trvalé udržitelnosti, ale také přiměřenosti a vhodnosti projektu. Vysvětlen byl také pojem Park and Ride, kterým se velkou částí zabývá teoretická část bakalářské práce.

Po části teoretické došlo k řešení dané problematiky v části praktické. Byla charakterizována oblast Prahy-Zličín i s organizační strukturou městské části. Následně byl popsán hodnocený projekt novostavby dopravního terminálu Zličín, jeho funkce, technické řešení a historie projektu, která sahá až do 90. let minulého století. Byly uvedeny předpokládané náklady záměru a také možnosti, jakým způsobem by bylo možné záměr financovat. Provedeno bylo několik analýz (analýza počtu parkovacích stání na území hl. města Prahy a Středočeského kraje, analýza vývoje počtu obyvatel na území hl. města Prahy a Středočeského kraje, analýza vývoje počtu osobních automobilů a bytové výstavby na území hl. města Prahy a Středočeského kraje), které ukázaly neustále se zvyšující počty obyvatel i automobilů. Zjistilo se také, že na tyto počty nepřísluší v hlavním městě dostatečné množství parkovacích stání. Popsán byl současný stav P+R parkovišť, které fungují a jsou využívány již několik let. Objasněn byl metropolitní plán hlavního města Prahy, který hovoří o rozvoji P+R parkovišť u stanic metra. Porovnány byly také informace o Park and Ride systému z velkých Evropských

metropolí, USA nebo Kanady, které ukázaly velké rozdíly. Na závěr došlo ke zhodnocení investičního záměru na rozvoj území. Ze získaných informací vyšlo, že město Praha potřebuje v co nejbližší době navýšit počet P+R parkovišť a také dořešit systém parkování v centru města.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] SYNEK, Miloslav. Manažerská ekonomika. Praha : Grada, 2007. ISBN 978-80-247-3494-1.
- [2] DLUHOŠOVÁ, Dana. Finanční řízení a rozhodování podniku: analýza, investování, oceňování, riziko, flexibilita. Praha : Ekopress, 2006. ISBN 80-86119-58-0.
- [3] KORYTÁROVÁ, Jana. Ekonomika investic . Brno : VUT FAST Brno, 2006.
- [4] BĚLEHRADOVÁ, Irena. Investiční projekt: příprava území a příprava stavby. Praha : Informační centrum ČKAIT, 2000. ISBN 80-86364-17-8.
- [5] KORYTÁROVÁ, J., HROMÁDKA, V. Veřejné stavební investice I. Brno : Studijní opora VUT FAST, 2007.
- [6] DUFEK, Zdeněk, Jana KORYTÁROVÁ, Tomáš APELTAUER, et al. Veřejné stavební investice. Praha : Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-322-3.
- [7] LACINA, Karel. Veřejná správa a regionální rozvoj. Kunovice : Evropský polytechnický institut, 2005. ISBN 80-7314-070-5.
- [8] HUDEČKOVÁ, Helena, Michal LOŠTÁK a Adéla ŠEVČÍKOVÁ. Regionální rozvoj a rozvoj venkova. Praha : Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2006. ISBN 80-213-1413-3.
- [9] HRABÁNKOVÁ, Magdalena. Faktory regionálního rozvoje a jejich vliv na sociálně-ekonomický potenciál regionu: vědecká monografie. Brno : Akademické nakladatelství CERM, 2011. ISBN 978-80-7204-752-9.
- [10] PŘIBYL, Pavel. Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika. Praha : Vydavatelství ČVUT, 2005. ISBN 80-01-03122-5.
- [11] Vaňatková, Bc. Hana. VLIV P+R PARKOVIŠŤ NA DOPRAVNÍ SITUACI V PRAZE. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, Národohospodářská fakulta, 2013.
- [12] Corphalos - Vytvoření SWOT analýzy. [Online] [Citace: 21. 3 2019.] Dostupné z: <https://www.corphalos.eu/vytvoreni-swot-analyzy/>.
- [13] Praha.eu - Zličín. [Online] [Citace: 18. 3 2019.] Dostupné z: [http://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/mestske\\_casti/zlicin/index.html](http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/mestske_casti/zlicin/index.html).
- [14] PRAHA.cz - Hlavní město Praha. [Online] [Citace: 18. 3 2019.] Dostupné z: <https://www.praha.cz/mesto-praha/hlavni-mesto-praha>.

- [15] Google maps - Zličín. [Online] [Citace: 18. 2 2019.] Dostupné z:  
<https://www.google.cz/maps/place/Praha-Zli%C4%8D%C3%ADn/@50.0639952,14.2901497,12z/data=!4m5!3m4!1s0x470bbe14b4fd68a9:0xee1c886de93dbfc4!8m2!3d50.0597507!4d14.2946616>.
- [16] MČ Zličín - Popis území. [Online] [Citace: 19. 2 2019.] Dostupné z:  
<https://www.mczlicin.cz/obecne-statisticke-udaje/d-1296/p1=2626>.
- [17] MČ Zličín - Rada MČ. [Online] [Citace: 19. 2 2019.] Dostupné z:  
<https://www.mczlicin.cz/rada-mc/os-1004/p1=3141>.
- [18] STUDIO ARX. Dokumentace pro Územní rozhodnutí. Praha : STUDIO ARX, 2018.
- [19] Č.R. s.r.o. Parkování v Praze - analýza. Praha : Č.R. s.r.o., 2018.
- [20] B.I.R.T. GROUP, a.s. Odborné stanovisko posouzení záměru výstavby dopravního terminálu Praha-Zličín. Praha : B.I.R.T. GROUP, a.s., 2019.
- [21] Všechny - autoškoly.cz - Dopravní značka "Parkoviště P+R". [Online] [Citace: 25. 3 2019.] Dostupné z: [https://www.vsechny-autoskoly.cz/dopravni\\_znacka/parkoviste\\_p\\_a\\_r/](https://www.vsechny-autoskoly.cz/dopravni_znacka/parkoviste_p_a_r/).
- [22] Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI). Ročenka dopravy Praha 2017. Praha : Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI), 2018.
- [23] KOUCKÝ, Roman, Annamaria BOHUNICZKY, Monika CIHLÁŘOVÁ, et al. Územní plán hlavního města Prahy: metropolitní plán : koncept odůvodnění. Třetí upravené souhrnné vydání. Praha : IPR Praha, 2018. ISBN 978-80-87931-71-4.
- [24] Česká spořitelna - Analýzy a prognózy. [Online] [Citace: 1. 4 2019.] Dostupné z:  
[https://cz.products.erstegroup.com/Retail/cs/AnaluC3uBDzy\\_a\\_prognuC3uB3zy/VyhleduC3uA1vuC3uA1nuC3uAD\\_analuC3uBDz/Detail\\_analuC3uBDzy/index.phtml?ID\\_ENTRY=106958](https://cz.products.erstegroup.com/Retail/cs/AnaluC3uBDzy_a_prognuC3uB3zy/VyhleduC3uA1vuC3uA1nuC3uAD_analuC3uBDz/Detail_analuC3uBDzy/index.phtml?ID_ENTRY=106958).
- [25] Calgary Transit - Statistics for 2017. [Online] [Citace: 18. 2 2019.] Dostupné z:  
<https://www.calgarytransit.com/about-us/facts-and-figures/statistics>.
- [26] Calgary Transit - Park and Ride Locations. [Online] [Citace: 18. 2 2019.] Dostupné z: <http://www.calgarytransit.com/park-ride-locations>.
- [27] RACC - Park and Ride in Europe. [Online] [Citace: 2. 4 2019.] Dostupné z:  
[http://imagenes.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos\\_eurotest\\_\\_parkride\\_in\\_europe\\_jzq\\_97f05e27.pdf](http://imagenes.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_eurotest__parkride_in_europe_jzq_97f05e27.pdf).

- [28] Český statistický úřad - Časová řada-dlouhodobý vývoj kraje ve vybraných ukazatelích. [Online] [Citace: 6. 3 2019.] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/casova-rada-dlouhodoby-vyvoj-kraje-ve-vybranych-ukazatelich>.
- [29] Český statistický úřad - Obyvatelstvo-kraj. [Online] [Citace: 15. 5 2019.] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xs/obyvatelstvo-xs>.
- [30] BAJZÍKOVÁ, Miroslava, Tomáš BRABEC, Šárka HAVLÍČKOVÁ, et al. Demografie, bydlení a veřejná vybavenost v Praze. Praha : Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2015. ISBN 978-80-87931-37-0.
- [31] Český statistický úřad - Doprava-kraj. [Online] [Citace: 15. 5 2019.] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xs/doprava-xs>.
- [32] E15 - Prodeje bytů klesají.Ceny ale zatím dál rostou. [Online] [Citace: 18. 4 2019.] Dostupné z: <https://www.e15.cz/ceny-bytu/prodeje-bytu-klesaji-ceny-ale-zatim-dal-rostou-1357817>.
- [33] Český statistický úřad - Stavebnictví, byty-kraj. [Online] [Citace: 15. 5 2019.] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xs/stavebnictvi-xs>.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

arch.	architekt
a.s.	akciová společnost
cca	cirka
CUA	Analýza užitečnosti nákladů
CEA	Analýza efektivnosti nákladů
CMA	Analýza minimalizace nákladů
CBA	Analýza nákladů a užitků
ČR	Česká republika
ČKA	Česká komora architektů
ČKAIT	Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků
DUR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EU	Evropská unie
EIA	Environmental Impact Assessment (Studie Posuzování vlivů na životní prostředí)
E	efektivnost projektu
ha	hektar
hl. m.	hlavní město
HMP	Hlavní město Praha
IZS	Integrovaný záchranný systém
IPR	Institut plánování rozvoje hl. m. Prahy
IČ	identifikační číslo
IAD	Individuální automobilová doprava
IC	investiční náklady projektu
IC	investiční náklad
Kč	koruna česká
km	kilometr
kV	kilovolt
km <sup>2</sup>	kilometr čtvereční
ks	kus
LCC	náklady životního cyklu
MHD	Městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
mil.	milion
max.	maximálně
MČ	městská část
m. n. m.	metry nad mořem (nadmořská výška)
m	metr
m <sup>2</sup>	metr čtvereční
např.	například
NPV	Net present value (čistá současná hodnota)

np.	nadzemní podlaží
n	rok, ve kterém probíhá náklad (provozní, investiční či likvidační)
P+R	Park and Ride („zaparkuj a jed“)
PS	parkovací stání
PID	Pražská integrovaná doprava
PPP	Public Private Partnership (Partnerství veřejného a soukromého sektoru)
PV	současná hodnota budoucích nákladů
RACC	Reial Automòbil Club de Catalunya (Katalánský automobilový klub)
r	diskontní sazba
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
SWOT	analýza silných, slabých stránek, příležitostí a ohrožení
TSK	Technická správa komunikací
tzn.	to znamená
tzv.	takzvaně
T	délka hodnoceného období
USA	United States of America (Spojené státy americké)
U	užitečnost projektu
ZPS	Zóna parkovací stání
ZTP	zvlášť těžké postižení
€	euro



## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1:	Základní investiční prostor	11
Obrázek 2:	Princip metody CEA	18
Obrázek 3:	Tři faktory ovlivňující regionální rozvoj	22
Obrázek 4:	Schéma projektového cyklu	24
Obrázek 5:	Poloha Zličína v rámci Prahy	31
Obrázek 6:	Dopravní značka parkoviště P+R	40
Obrázek 7:	Poloha a počty parkovacích míst	41
Obrázek 8:	Mapa s označením záchytných P+R parkovišť na území Prahy	41
Obrázek 9:	Stání vyhrazená pro základní funkci systému P+R a měsíční počty parkujících vozidel	42
Obrázek 10:	Meziroční vývoj využití systému P+R	43
Obrázek 11:	Meziroční variace využití systému P+R	43
Obrázek 12:	Vývoj počtu obyvatel hl. m. Prahy v letech 1993 - 2018	50
Obrázek 13:	Vývoj počtu obyvatel Středočeského kraje v letech 2000 – 2018	50
Obrázek 14:	Demografická prognóza počtu obyvatel Prahy do roku 2050 ve 3 variantách budoucího vývoje do roku 2050	51
Obrázek 15:	Nárůst počtu evidovaných os. automobilů na území hl. m. Prahy v letech 1999 - 2017	52
Obrázek 16:	Nárůst počtu evidovaných os. automobilů na území Středočeského kraje v letech 2000 - 2017	52
Obrázek 17:	Bytová výstavba na území hl. m. Prahy	53
Obrázek 18:	Bytová výstavba na území Středočeského kraje	54

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1:	Ilustrace matice SWOT analýzy	29
Tabulka 2:	Logický rámec – obecné schéma	30
Tabulka 3:	Náklady záměru	36
Tabulka 4:	Rozdíly ve způsobu financování	39
Tabulka 5:	SWOT analýza P+R parkovišť v Praze	45
Tabulka 6:	P+R parkoviště v evropských městech - rok 2014	48
Tabulka 7:	Stav ZPS Praha k 10. prosinci 2018	49
Tabulka 8:	SWOT analýza investičního záměru Terminál Zličín	57